VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 2)
z dnia 20 grudnia 2011 r.

Komisja Infrastruktury (nr 2)

20 grudnia 2011 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– sprawy organizacyjne,

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych projektu ustawy budżetowej na rok 2012 (druk nr 44) w zakresie:

1) części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów:
– 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne,
– 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii,

2) części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

3) części budżetowej 21 – Gospodarka morska,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) dotacje podmiotowe z zał. nr 8,
c) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

4) części budżetowej 26 – Łączność,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

5) części budżetowej 39 – Transport,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) dotacje podmiotowe i celowe z zał. nr 8,
c) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

6) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

7) części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

8) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 29, 41, 52, 55, 63 i 70,

9) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu:
600 – Transport i łączność,

– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– dotacje celowe z zał. nr 8,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

10) przychodów i wydatków państwowych funduszy celowych z zał. nr 6 – plan finansowy Centralnego Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,

11) planu finansowego instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 13 – Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,

12) planów finansowych państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
a) Transportowego Dozoru Technicznego,
b) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

13) dochodów budżetu środków europejskich z zał. nr 3, wydatków budżetu środków europejskich z zał. nr 4, planu dochodów i wydatków budżetu środków europejskich oraz budżetu państwa w latach 2012-2014 w zakresie Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1 i 2) z zał. nr 15, wykazu programów wraz z limitami wydatków i zobowiązań w kolejnych latach obowiązywania Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1, 2 i 3) z zał. nr 16, wykazu programów finansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) wraz z limitami wydatków budżetu państwa przeznaczonych na finansowanie tych programów z zał. nr 17, środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności z zał. nr 18 oraz prefinansowania zadań przewidzianych do finansowania ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej z zał. nr 19 – w przedmiotowym zakresie działania Komisji,

14) zadań z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z zał. nr 7, zakresu i kwot dotacji przedmiotowych i podmiotowych z zał. nr 9 oraz programów wieloletnich w układzie zadaniowym z zał. nr 11 – w przedmiotowym zakresie działania Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz podsekretarze stanu w tym resorcie – **Radosław Stępień** i **Piotr Styczeń** wraz ze współpracownikami, **Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Andrzej Trzęsiara** zastępca dyrektora Departamentu Administracji Publicznej Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Robert Dziewiński** główny inspektor nadzoru budowlanego, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego, **Krzysztof Jaroszyński** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Jolanta Orlińska** prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Lech Witecki** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Mariusz Czyżak** dyrektor generalny Urzędu Komunikacji Elektronicznej, **Grzegorz Mroczek** dyrektor generalny Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Zbigniew Szafrański** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Jan Urbanowicz** dyrektor transportowego dozoru technicznego oraz **Adam Rorata** przedstawiciel PKP SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji w dniu dzisiejszym. Witam bardzo serdecznie panie posłanki i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości, w tym także panów ministrów, szefów instytucji centralnych i przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. Wszystkich bardzo serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu.

Stwierdzam przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia Komisji Infrastruktury, wobec niewniesienia do niego zastrzeżeń.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji będą w punkcie I sprawy organizacyjne, a w punkcie II – rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2012, druk nr 44.

Czy są uwagi do porządku posiedzenia? Wobec niezgłoszenia wniosków do ustalonego wcześniej porządku posiedzenia, uznajemy go za obowiązujący.

Przystępujemy do realizacji porządku obrad. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Jak wcześniej powiedziałem, w pierwszym punkcie mamy sprawy organizacyjne. Chciałbym poinformować panie i panów posłów, że zgodnie z decyzją Prezydium Sejmu z dnia 18 grudnia bieżącego roku, dotyczącą zapewnienia jawności i publicznej dostępności do prac Sejmu i jego organów, nastąpiło rozszerzenie Systemu Informacyjnego Sejmu o transmitowanie obrad komisji i podkomisji sejmowych. Transmisje są prowadzone poprzez sieć Internetu, podobnie jak ma to miejsce w przypadku posiedzeń plenarnych Sejmu oraz konferencji prasowych. System ten obowiązuje również w nowej kadencji Izby i obejmuje swoim zasięgiem wszystkie sale sejmowe wykorzystywane przez komisje i podkomisje. Są to Sala Kolumnowa, sala 102, 106 i 118, sala konferencyjna w budynku w Nowym Domu Poselskim oraz wszystkie sale obrad znajdujące się w budynku G, jak również w sali 307 w budynku K. Przebieg posiedzeń komisji i podkomisji, które odbywają się w tych pomieszczeniach, jest więc dostępny poprzez System Informacyjny Sejmu.

Chciałbym, aby państwo mieli tego świadomość w trakcie obrad wszystkich posiedzeń Komisji i podkomisji, w tym również posiedzenia Komisji w dniu dzisiejszym. I to jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa dotyczy uchwały Prezydium Sejmu z dnia 3 sierpnia ubiegłego roku w sprawie zasad i trybu zawiadamiania członków komisji sejmowych o posiedzeniach komisji. Jest to dosyć istotne, ponieważ zgodnie z tą uchwałą, zawiadomienie członków komisji sejmowej o posiedzeniu komisji, zwane dalej zawiadomieniem, może być dokonywane, i to mamy w pkt 1. w formie faksu przesłanego do podstawowego biura poselskiego. Może być również tak, to już zależy od woli pań i panów posłów, że zawiadomienie będzie przesyłane przede wszystkim poprzez pocztę elektroniczną na oficjalny adres sejmowy posła.

Chciałbym państwu złożyć propozycję, abyśmy zrezygnowali z zawiadomień faksowych. Myślę, że już niewielu z państwa posłów korzysta w taki sposób z informacji,

zresztą uciążliwej dla naszych biur i dla naszego sekretariatu Komisji. Proponuję zatem, abyśmy przyjęli naszą propozycję, która mówi o tym, że w pierwszej kolejności zawiadomienia o posiedzeniach Komisji będą przesyłane w formie wiadomości przesłanej za pośrednictwem poczty elektronicznej na oficjalny adres sejmowy posła. W tym momencie byśmy zrezygnowali z zawiadomienia w formie faksu.

Czy jest akceptacja ze strony pań i panów posłów? Bardzo dziękuję za akceptację.

Zgodnie również z nowymi zasadami, z przebiegu obrad każdego posiedzenia komisji sporządza się protokół, który stanowi urzędowe stwierdzenie przebiegu obrad. Chciałbym też wszystkim państwu uświadomić, że protokół, który będzie obecnie sporządzony w tej kadencji Sejmu, jest w zasadzie faktycznym odzwierciedleniem wypowiedzi każdego z pań i panów posłów, jak również przedstawicieli rządu i instytucji zabierających głos na posiedzeniu komisji.

Do tej pory było tak, że protokoły często były przez naszych przyjaciół, którzy je sporządzają, mówię przyjaciół, bo pracujemy od lat z tymi samymi ludźmi i którzy znają tematykę posiedzeń Komisji, poprawiane lub wręcz ulepszane. Taka sytuacja nie może mieć miejsca według obecnych ustaleń Prezydium Sejmu. Prosiłbym wziąć to pod uwagę podczas swoich własnych wypowiedzi. Protokół obejmuje krótki opis przebiegu posiedzenia, a w załączniku zawiera zredagowany stylistycznie pełny zapis jego przebiegu. Stąd też rozpoczynając pracę w tej kadencji Sejmu chciałbym wszystkim o tym przypomnieć.

Jeżeli chodzi o pytania, które panie i panowie posłowie kierują do członków prezydium naszej Komisji i do mnie, jako przewodniczącego, dotyczące podziału na podkomisje stałe, dotyczące też i tego w jaki sposób będziemy wybierać składy podkomisji stałych, chciałbym poinformować, że w dniu jutrzejszym po wspólnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, odbędzie się posiedzenie prezydium naszej Komisji. Prezydium przygotuje pewne rozwiązania, o których poinformujemy panie i panów posłów. Odpowiednie decyzje co do podziału i składu podkomisji stałych podejmiemy na pierwszym styczniowym posiedzeniu. Taka jest moja propozycja, tym bardziej że zwracaliśmy się do Prezydium Sejmu o zaakceptowanie naszej propozycji dotyczącej uznania Komisji Infrastruktury za komisję, która pracuje często, przyjmuje wiele projektów ustaw i jest komisją naprawdę zapracowaną. Otrzymaliśmy krótką i lakoniczną odpowiedź, że Prezydium Sejmu nie wyraziło zgody na przyznanie dodatku do uposażenia poselskiego dla członków Komisji Infrastruktury. Dlatego też prezydium Komisji zastanowi się nad dalszym kształtem prac również w podkomisjach stałych, i ułożeniem tego tak, żeby wszystkie kluby były dowartościowane. Prosiłbym o pewną jeszcze cierpliwość.

Jeżeli nie ma jakiś głosów sprzeciwu w tej sprawie, to uznam, że państwo akceptujecie moją propozycję. Nie ma, dziękuję bardzo. Na tym zakończylibyśmy omawianie spraw organizacyjnych, a w zasadzie informacyjnych. Przejdziemy do realizacji porządku dziennego, czyli do punktu drugiego – rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2012, druk nr 44, oczywiście w zakresie wszystkich części budżetowych, które są nam, jako Komisji Infrastruktury, przypisane. Jest to szczegółowo opisane w zawiadomieniu.

Proponuję, jeżeli nie będzie sprzeciwu, abyśmy procedowali w podobny sposób jak to dotychczas przebiegało w Komisji Infrastruktury. Mamy tu oczywiście bardzo dobrą frekwencję ze strony pań i panów posłów, jak również ze strony naszych gości. Dzięki temu, że materiały na dzisiejsze posiedzenie Komisji otrzymaliśmy wcześniej i każdy z zainteresowanych tymi materiałami mógł się z nimi dokładnie zapoznać, dlatego proponuję, abyśmy procedowali w następujący sposób. Odnosimy się do poszczególnych części budżetowych, jeżeli są pytania, zapytania, jeżeli są wątpliwości, wnioski oczywiście. Przypominam również o tym, żeby te wnioski, jeżeli będą, składać na drukach, które obowiązują wszystkie komisje. Taką też informację państwo otrzymaliście z naszego sekretariatu.

Jeżeli nie będzie sprzeciwu, to w taki właśnie sposób będziemy procedować, aby niepotrzebnie nie wydłużać pracy Komisji. Nie ma sprzeciwu? Nie ma sprzeciwu; dziękuję bardzo.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Część budżetowa 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne, jak również rozdziału 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Proszę bardzo; kto z pań i panów posłów chciał zabrać głos w sprawie dotyczącej tej części budżetowej? Proszę bardzo. Czy są zgłoszenia? Czy strona rządowa chciałaby się wypowiedzieć?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie ma chęci. Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 17 – Administracja publiczna? Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Bardzo proszę, aby strona rządowa wyjaśniła kwoty wzrostu wydatków, wielkości wydatków Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii ujęte w tabeli nr 1. Proszę o bardziej szczegółowe informacje. Rzecz nie dotyczy informacji absolutnie szczegółowej, ale cokolwiek bliżej poza tymi informacjami, które tutaj mamy podane. Tutaj mamy odnotowany bardzo wysoki wzrost wydatków. Z czego to wynika?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Czy są jeszcze inne pytania? Nie ma innych pytań. Proszę bardzo. Kto udzieli odpowiedzi? Czy przedstawiciel Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii? Tak? Przedstawiciel Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii; proszę bardzo. Czy jest obecny na sali?

Prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii Jolanta Orlińska:

Jolanta Orlińska, prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Jeszcze tylko momencik, bo chcę ten wzrost wydatków zidentyfikować. Czyli to jest tabela nr 1. Rozumiem, że to chodzi o prace geodezyjne i kartograficzne. Tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Prace geodezyjne i kartograficzne oraz rozdział 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Rozumiem, że to są wydatki administracyjne, majątkowe. Co te kwoty mają oznaczać?

Prezes GUGiK Jolanta Orlińska:

Jeśli chodzi o prace geodezyjne i kartograficzne, to tutaj wzrost wydatków w stosunku do roku ubiegłego wynika przede wszystkim z tego, że w wyniku reformy finansów publicznych został zlikwidowany fundusz gospodarki zasobem, na który Główny Urząd Geodezji i Kartografii, w wyniku wpłat redystrybucyjnych, do tej pory dostawał około 30.000 tys. zł. Po reformie finansów publicznych, Minister Finansów zrekompensował kwotę straty, czyli 30.000 tys. zł, o kwotę 16.000 tys. zł. W związku z tym w stosunku do roku ubiegłego Główny Urząd Geodezji i Kartografii na prace geodezyjne i kartograficzne w efekcie, że tak powiem, ma mniej środków niż w latach ubiegłych, bo wtedy budżet Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii plus środki Funduszu dawały kwotę około 36.000 tys. zł. W tej chwili jest to 21.000 tys. zł.

Jeśli chodzi natomiast o rozdział 71021, to wzrost ten wynika przede wszystkim z projektów unijnych, które Główny Urząd Geodezji i Kartografii prowadzi. W tej chwili są to cztery projekty z programu operacyjnego „Innowacyjna gospodarka", jeden projekt z „Kapitału ludzkiego" i jeszcze dwa projekty planowane do rozpoczęcia w tym roku. Stąd są te różnice w pozycjach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk jest zadowolony z odpowiedzi. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Nie ma innych zgłoszeń.

Wobec tego czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 17 – Administracja publiczna w zakresie rozdziałów 71013 i 71021? Nie ma sprzeciwu.

Komisja pozytywnie zaopiniowała tę część budżetową.

Przechodzimy do rozpatrzenie części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa; dochody i wydatki z załącznika nr 1 i 2, jak również wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z załącznika nr 10. Proszę bardzo panie i panów posłów o zgłoszenia i ewentualne pytania. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. W tym wypadku proponuję, aby pan Piotr Stępień, podsekretarz stanu w ministerstwie…Przepraszam, pan Piotr Styczeń; żeby pan Piotr Styczeń przybliżył plan przede wszystkim wydatków, ale także powiedział cokolwiek o przychodach. Zwyczajowo bardzo proszę, abyśmy tego tematu nie potraktowali… Bo głównie proszę o informacje pana ministra na temat planu rządu w tym zakresie, a przede wszystkim wsparcie polskiego budownictwa, co wielokrotnie było przez stronę rządową deklarowane w ostatnich miesiącach, w ostatnich latach, wsparcie samorządów terytorialnych w zakresie budownictwa mieszkaniowego, wreszcie…Proszę? Dziękuję panu ministrowi. Pan minister Tadeusz Jarmuziewicz podpowiada mi, że przede wszystkim w kampaniach wyborczych. Tak, panie ministrze, pamiętam doskonale, pamiętamy doskonale te deklaracje, ale w związku z tym nie chciałbym tej dyskusji zamieniać w debatę polityczną. Proszę o szczegółowe informacje dotyczące całego, pełnego instrumentarium wsparcia polskiego budownictwa i pomocy wszystkim tym, którzy mają nadzieję na zakup, budowę, najem być może mieszkania.

Panie ministrze, bardzo proszę, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście pozwolę. Zadałem na początku posiedzenia Komisji pytanie w jaki sposób procedujemy. Procedujemy w taki sposób, że jak są wątpliwości, pytania, uwagi ze strony pań i panów posłów, osoby odpowiedzialne ze strony rządowej będą na nie odpowiadać. Rozumiem, że to są pytania co do których ma wątpliwości pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę, panie ministrze. Proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeżeli chodzi o część budżetową 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, to najbardziej interesującą informacją, którą rząd przedkłada Wysokiej Komisji, jest informacja dotycząca wydatków z budżetu państwa na wsparcie budownictwa mieszkaniowego, ale także, co warte jest podkreślenia, a przede wszystkim zaznaczenia jako zobowiązania twardego, na realizację zobowiązań z tak zwanych tytułów historycznych. W porównaniu do roku 2011, w przedłożeniu wzrost wydatków na budownictwo, gospodarkę przestrzenną i mieszkaniową, w szczególności na budownictwo mieszkaniowe, wynosi 8,1%, w tym na gospodarkę mieszkaniową 8,4%.

W zakresie wydatków najistotniejszymi pozycjami, o których chcielibyśmy poinformować Wysoką Komisję, to jest, po pierwsze, z wydatków historycznych – refundacja premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie (dotyczy tak zwanych starych książeczek mieszkaniowych). W tym przypadku planujemy zwiększenie kwoty o 70.000 tys. zł w stosunku do roku 2011. Czyli łącznie planujemy, że wydamy z tytułu refundacji premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie 590.000 tys. zł.

Chciałbym Wysokiej Komisji powiedzieć, że reakcje wydatkowe ze strony budżetu zależą w tym przypadku od aktywności osób będących właścicielami książeczek mieszkaniowych i ich sposobu realizacji uprawnień do premii gwarancyjnych.

Jeżeli chodzi o wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych, jest to także zobowiązanie historyczne, planujemy w roku 2012 wydać 110.000 tys. zł. To jest kwota mniejsza o 20.000 tys. zł od kwoty, którą planowaliśmy wydać w roku 2011. Ta różnica wynika z faktu, że w tej chwili realizowane są spłaty kredytów już właściwie przez grupę osób,

która jest grupą końcową czy też w swej znakomitej części grupą końcową beneficjentów pomocy państwa w momencie, kiedy dokonywana jest jednorazowa spłata zobowiązań z tytułu tak zwanych starych kredytów mieszkaniowych.

Jeżeli chodzi o Fundusz Termomodernizacji i Remontów, to w roku 2011 mieliśmy do czynienia z kwotą 200.000 tys. zł. Na rok 2012 zaplanowaliśmy 180.000 tys. zł. Jestem jednak zobowiązany poinformować Wysoką Komisję, że jeszcze w bieżącym roku dokonaliśmy zwiększenia Funduszu Termomodernizacji i Remontów w taki sposób, aby bilans otwarcia na rok 2012 w sposób właściwy kompensował ten niedobór, o którym mówiłem wcześniej.

Fundusz Dopłat, który jest głównym finansującym źródłem, po pierwsze – programu „Rodzina na swoim", a także budownictwa socjalnego, wzrósł z kwoty 517.084 tys. zł do kwoty 602.316 tys. zł. Wzrost jest spowodowany dwoma działaniami. Po pierwsze – rynkowymi, które dotyczą programu „Rodzina na swoim" i związane są z kontynuowaną akcją udzielenia kredytu w ramach programu, przyrostem także zobowiązań w roku 2012 oraz zwiększeniem o 40.000 tys. zł planowanej kwoty na wydatki związane z budownictwem komunalnym i socjalnym. Budownictwo to w stosunku do roku 2011 uzyska kwotę o 40.000 tys. zł większą, czyli o 50% większą niż ta, która została zaplanowana jako wydatek w roku 2011.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Wydaje się, że tym samym utrzymana została zasada wsparcia budownictwa mieszkaniowego w oparciu o te możliwości, które wynikają z kształtu i cech budżetu, a także z oczekiwań w ramach tych programów, które są realizowane na rynku mieszkaniowym przez państwo polskie. Oczywiście, w przypadku, gdyby programy te zostały rozbudowane lub utworzone inne, moglibyśmy mówić dzisiaj o kwotach innych, ale w tej sytuacji kwoty zaprezentowane przez rząd Wysokiej Komisji są, moim zdaniem, optymalne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Najpierw pan przewodniczący Janusz Piechociński, a później pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Posłowie poprzedniej kadencji pamiętają, że w sprawie książeczek mieszkaniowych i likwidowania tego garbu z przeszłości, dokonywaliśmy kilku istotnych zmian historycznych, uelastyczniając ten system. Rozumiem, że to nie jest najlepszy czas i po stronie budżetu państwa, i po stronie tych, którzy mogliby z tych kwot skorzystać, bo tam są stosunkowo drobne kwoty w stosunku do nabycia, remontu czy wybudowania nowego mieszkania. Mam taką wątpliwość, czy aby w obszarze książeczek mieszkaniowych i wydatków na termomodernizację i remonty, o czym za chwilę, wobec lokali socjalnych nie zastosować trochę innej wersji. Czy rząd nie rozważał, aby w ramach tych samych kwot jednak zwiększyć możliwości przesuwania płynniej środków w decyzjach resortu w zależności od potrzeb? Bo popatrzmy na mieszkania socjalne. Otóż 40.000 tys. zł więcej, to z jednej strony lepiej, ale gdy popatrzymy na sytuację budżetową gmin, które mają to zadanie realizować, one są oczywiście w odpowiednim procesie. To nie jest tak, że decyzje zapadają wraz z jednorocznym budżetem. Obawiam się, że popyt na środki będzie zdecydowanie mniejszy w nadchodzących dwóch-trzech latach niż nawet to bywało jeszcze w zeszłym czy w tym roku.

Więc wydaje mi się, że dobrze byłoby, żeby rząd rozważył taką sytuację, aby w większym stopniu uelastyczniać wewnątrz tego samego sektora możliwości przesuwania środków. Dlatego że klasyfikacja budżetowa usztywnia nam te kwestie i później mamy problem wydatków niewygasających, kwestie przesunięć w budżecie, nowelizacji budżetu, sięgania do rezerw Ministra Finansów, podczas gdy w tak mało przewidywalnej sytuacji byłoby dobrze, aby każdy grosz w tym obszarze został dobrze spożytkowany.

I teraz kilka bardziej konkretniejszych uwag, poza tą ogólną konstatacją. Po pierwsze – jak daleko jesteśmy w rozwiązaniu problemu książeczek mieszkaniowych? I tutaj proszę o jakąś prognozę, ile jeszcze lat w tej formule i przy obecnym systemie, byśmy to kompensowali właścicielom książeczek mieszkaniowych? Dwa; zwracam uwagę, że wydatki na termomodernizację i remonty, poza kwestiami zobowiązań międzynarodowych

w zakresie orzecznictwa, które mieliśmy, wydaje się, że są jakby kluczowe z punktu widzenia ograniczania energochłonności i potanienia funkcjonowania substancji mieszkaniowej dla ich użytkowników, w znacznej części także dla użytkownika zbiorowego czy użytkownika publicznego, bo mówimy tu choćby o zasobach komunalnych. Musi więc martwić, że środki na termomodernizację i remonty są na takim poziomie. Bo jeśli popatrzymy na to tak, że do roku 2015, patrzę z punktu widzenia bilansu energetycznego Polski, realnym jest wybudowanie bloków energetycznych na poziomie 500 MW i oddanie ich do użytku, a w tym samym czasie, choćby z punktu widzenia zobowiązań międzynarodowych, trzeba będzie ograniczyć albo wręcz wyłączyć z produkcji energii elektrycznej 6,5 tys. MW, to jedynym skutecznym elementem nadążania za tymi poszerzającymi się nożycami pomiędzy potrzebami a możliwościami wytwarzania i dostarczania energii, bo jeszcze do tego trzeba dodać stan sieci energetycznej, jest zwiększenie efektywności energetycznej i ograniczenie zużycia energii.

Wydaje się, że w zbyt małym stopniu właśnie Fundusz Termomodernizacji i Remontów, nie tylko w tej pozycji budżetowej, ale także działania narodowego i wojewódzkiego funduszu, w ostatnim czasie jest spychany trochę na margines. W mojej ocenie, powinniśmy także po stronie zachęt budżetowych starać się zwiększyć zaangażowanie różnych podmiotów, nie tylko tego sektora samorządowego. Dlatego że patrzmy na to, żeby te oddziały, które co prawda maszerują oddzielnie, uderzały razem. A razem, to jest podniesienie efektywności zużycia energii, kosztem nie tylko kwestii emisyjnych, kar w związku z tym naliczanych, ale także możliwości dostaw energii.

Na koniec myślę, że bardzo istotne pytanie. Mamy oczywiście w całym budżecie zasadę, że administracja zostaje na określonym poziomie, bo nie ma wzrostu płac, aneksuje się wydatki majątkowe, najczęściej o wskaźnik inflacji, w jednych urzędach niżej niż w drugich. Ale mamy do czynienia ze szczególnym regulatorem rynku budowlanego, czyli z nadzorem budowlanym na szczeblu krajowym. W związku z tym mam pytanie. Czy w wyniku przyjęcia tego projektu budżetu i tych możliwości, zdając sobie sprawę z tych ograniczeń budżetowych, w których jesteśmy, aby nie wydłużył się czas postępowania w coraz bardziej licznych i skomplikowanych sprawach związanych z funkcjonowaniem nadzoru budowlanego? Rozumiem, że jeśli chodzi o płace jest generalna zasada – budżetówka nie. Ale jeśli nie będzie środków nie dla tych, którzy w nadzorze budowlanym trzymają łopatę, ale na to, żeby na tej łopacie była materia majątkowa, prawna, doradztwo itd., to może się okazać, że ten proces się wydłuży.

Postrzegam w ostatnich latach, nie tylko na szczeblu krajowym, ale także na niższych szczeblach nadzoru budowlanego, że jest to jeden z regulatorów, który ma olbrzymią, coraz bardziej poszerzającą się, przepaść między oczekiwaniami, które wobec niego mamy, a możliwościami, które dajemy także w polityce budżetowej temu regulatorowi. Stąd pytanie o realność z punktu widzenia niewydłużania się procedur i funkcjonowania nadzoru budowlanego centralnego przy takim projekcie budżetu na rok 2012.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Nie bez przyczyny poprosiłem pana ministra o informację dotyczącą szczegółowych planów rządu w zakresie wsparcia budownictwa mieszkaniowego. Pragnę przypomnieć tym posłom, którzy po raz pierwszy pełnią swój mandat poselski, a także tym, którzy zasiadali w poprzednim parlamencie, że oto nie dalej jak kilka miesięcy temu debatowaliśmy nad uchwałą i przyjęliśmy uchwałę w sprawie Narodowego Programu Budownictwa Mieszkaniowego. W poprzedniej kadencji Sejmu mieliśmy olbrzymią nadzieję, że rząd przekaże do Sejmu Narodowy Program Budownictwa Mieszkaniowego, który będzie skutkował gwarancją konkretnych kwot wsparcia budownictwa mieszkaniowego w kolejnych budżetach państwa, podobnie jak to jest chociażby z programem budowy dróg krajowych i autostrad na kolejne lata; wcześniej na lata 2008-2012, teraz na lata 2011-2015.

Niestety, program, który przedłożono jest programem enigmatycznym. Ale pomimo to mieliśmy jednak nadzieję, że rząd będzie miał w pamięci główne przesłanie deba-

ty, o której tutaj wspomniałem, przede wszystkim impuls dla polskiego budownictwa, wsparcie dla polskiego budownictwa, ale także wsparcie dla tych, którzy oczekują i mają nadzieję na mieszkanie. I takie nadzieje przebijały między innymi z wypowiedzi funkcjonariuszy rządowych, chociażby w trakcie debaty nad projektem budżetu przed rokiem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Panie ministrze, zwracam się do pana ministra Piotra Stycznia. Miałem nadzieję, że znajdzie pan odpowiedź na pytanie czy aby udało się rządowi znaleźć w tym budżecie odniesienie do pańskich słów sprzed ponad roku. Zacytuję: „Chciałbym również dodać, że w formule odpowiedzi na rezolucję otrzymają państwo dodatkowe oprzyrządowanie narzędziowe, które będzie powodowało konieczność powstania refleksji budżetowej w zakresie oprzyrządowania rozwiązań legislacyjnych o konkretne kwoty". Niestety, ani oprzyrządowania, ani tym bardziej tych konkretnych kwot, nie widać.

I drugi cytat z pańskiej wypowiedzi: „Tam gdzie formuła legislacyjna nie wyzwala zobowiązań budżetowych, będziemy prosić parlament o przyzwolenie na jej zastosowanie". Oczywiście rozumiem, że rząd będzie o to zabiegał. I dalej: „Tam gdzie wyzwala zobowiązania budżetowe będziemy prosić o przyzwolenie na uelastycznienie aktywów już zgromadzonych w ramach zasobów powstałych w wyniku oddziaływania budżetowego na sferę mieszkaniową".

Tyle cytatów, nie chcę państwa zamęczać, mógłbym jeszcze mnożyć ich wiele w nieskończoność. Jaki jest stan rzeczy, każdy widzi. Praktycznie rzecz biorąc, kwoty pomieszczone w projekcie budżetu, chociażby Fundusz Termomodernizacji i Remontów, jest zdecydowanie niższy aniżeli planowany przed rokiem. Przypomnę; wówczas mówiliśmy o kwocie 200.000 tys. zł, teraz o 180.000 tys. zł.

Myślę, że konkluzja jest jasna i prosta; rząd, tak jak do tej pory przez ostatnie cztery lata, piąty rok z rzędu ma nadzieję zapominać o polskim budownictwie, o potrzebach ludzi oczekujących na mieszkanie.

Panie ministrze, teraz już konkretne pytanie. Kwota 180.000 tys. zł. Jaka jej część będzie bezpośrednio kierowana na prace termomodernizacyjne, a jaka chociażby na rekompensatę odszkodowań w związku z zaleceniem w sprawie Hutten-Czapska? Podana kwota 180.000 tys. zł wiele nam w tym przypadku nie mówi. I w końcu: jaka kwota ewentualnie ma być przyznana w przyszłym roku dla Banku Gospodarstwa Krajowego na wspieranie form społecznego budownictwa mieszkaniowego? Panie ministrze; konkrety, kwoty, wielkości, nie w sferze werbalnych deklaracji, w sferze wysokiej ogólności, ale konkretne kwoty, propozycje nakładów na rok przyszły, propozycje rządu w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy mamy jeszcze jakieś zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Nie ma. Rozumiem, że pytania zostały wyczerpane. Panie ministrze, proszę o odpowiedź. Proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Udzielę odpowiedzi na wszystkie zadane pytania, jak również chciałbym wyrazić podziękowanie panu posłowi, który wielką radość sprawił mi cytując moje wypowiedzi z poprzedniego okresu rządu koalicyjnego. Mam nadzieję, że państwo przyjmą teraz informację, która będzie potwierdzała, że tamte zapowiedzi zmierzają do konkretyzacji, oczywiście nie w wymiarze kolejnego roku budżetowego, ale kolejnych lat budżetowych, bo polskie mieszkalnictwo wymaga działań rozważnych, rozłożonych w czasie, ale także powinno być odporne na zjawiska kryzysowe. A te w żaden sposób nadmierną inicjatywą budżetową wywoływać nie chcemy.

Szanowni państwo. Liczba książeczek mieszkaniowych, które zostały jeszcze do wypłacenia premii gwarancyjnych ze strony państwa; to jest około 1.300 tys. Osoby je posiadające sukcesywnie dostają się w obszar oddziaływania pomocy z budżetu państwa, czyli wypłaty premii gwarancyjnej, na podstawie zasady wynikającej z ustawy, która narzuciła beneficjentom pomocy z budżetu państwa zachowania następujące. Co roku mamy nową grupę osób, która posiada uprawnienie do skorzystania z katalogu szeregu zdarzeń realizowanych przez

tę grupę związanych z szeroko rozumianym mieszkalnictwem i następnie do sięgania do kiesy państwowej po premię gwarancyjną. Ta grupa otwiera się od najstarszego rocznika 1968 i na pewno zostanie zakończona, jeśli chodzi o tworzenie takiej możliwości, w momencie kiedy ostatnie książeczki, jeszcze z 1990 r. dostaną się w obieg regulowany takim katalogiem. Ze względu na to, że liczba tych książeczek jest, właściwie rzecz biorąc, co do likwidacji zależna wyłącznie od woli ich właścicieli, trudno jest przewidywać wszystkie zdarzenia z tym związane z dużą dokładnością.

Jeżeli chodzi o Fundusz Termomodernizacji i Remontów; kwota 200.000 tys. zł w roku 2011 i w 2012 nie daje, moim zdaniem, uprawnienia do twierdzenia, że znacząco spadła inicjatywa budżetowa w zakresie wsparcia termomodernizacji. Jest to korekta wynikająca z dwóch faktów. O pierwszym już mówiłem, mianowicie pozyskaliśmy dodatkowe środki, w tym przypadku z Banku Światowego, które wzmacniają bilans otwarcia Funduszu. To jest bardzo ważne; bilans otwarcia plus relacja wynikająca z ustawy budżetowej, to jest dopiero ta pełna kwota, którą dysponujemy w konkretnym roku budżetowym.

I druga kwestia; tego nie ma zapisanego, oczywiście, w tym materialne. Jestem, zobowiązany państwu złożyć informację, z której będzie wynikało, że zdecydowaliśmy, że w ramach przesunięć dokonywanych w części budżetowej 18, zaproponujemy przesunięcie kwoty 60.000 tys. zł wolnych środków właśnie na Fundusz Termomodernizacji i Remontów, która to kwota będzie także otwarciem roku 2012. Chciałbym, żebyście państwo mieli pełną świadomość, że minister odpowiedzialny za budownictwo, gospodarkę przestrzenną i mieszkaniową, realizując politykę państwa w tym zakresie, dokonuje elastycznych przesunięć kwot w ramach części budżetowej 18 i robi to już od kilku lat. Pierwszy dowód, to budownictwo socjalne, na które mimo ustaw budżetowych zawierających kwoty 20.000 tys. zł, przeznaczaliśmy w latach poprzednich kwoty o 100% większe. Nie są to duże pieniądze, ale wskaźnik pokazuje jednak chęć i skuteczne poszukiwanie wolnych środków na realizację takiego zobowiązania.

Jeżeli chodzi o nadzór budowlany, to po zakończeniu mojej wypowiedzi, panie przewodniczący, z dużą radością oddam głos panu ministrowi Robertowi Dziewińskiemu, aby poinformował państwa w sposób profesjonalny o kwestiach, które zostały tutaj zadane.

Jeżeli chodzi o program mieszkaniowy. Chciałbym przypomnieć panu posłowi, który właściwie rzecz biorąc z podobną co ministerstwo troską patrzy na budownictwo mieszkaniowe, że główne problemy, cele i kierunki Programu Wspierania Rozwoju Budownictwa Mieszkaniowego do 2020 roku zostały przyjęte przez Sejm ubiegłej kadencji i są wynikiem, wręcz odbiciem lustrzanym, woli parlamentu zawartej w tekście rezolucji. Nie było tam, bo oczywiście parlament takiego tekstu nie przyjął, zobowiązania co do ustawowego rozwiązania problemu programu mieszkaniowego w Polsce. Ale, chcąc zaspokoić ciekawość zadającego pytanie, chciałbym poinformować państwa, że w tej chwili realizujemy w ministerstwie trzy projekty, które są pochodną czy też pochodnymi, od treści zawartych w tym dokumencie, którego tytuł przed chwilą przytoczyłem. Mianowicie, próbujemy zmierzyć się raz jeszcze z reformą systemu ochrony praw lokatorów, czyniąc z tej ochrony system bardziej przyjazny inwestorom, ale także tym, którzy swoją mobilność w oparciu o instytucję najmu chcą poprawić, użytkownikom systemu mieszkaniowego. Po drugie, reformujemy system budownictwa społecznego, który dotychczas funkcjonował na podstawie niezbliżonego do warunków rynkowych i trochę usztywnionego systemu, głównie realizowanego przez towarzystwa budownictwa społecznego. Proponujemy, także i państwu, dyskusję na temat nowej formuły, która ma zamienić funkcjonujący jeszcze program „Rodzina na swoim", pod tytułem „Społeczne Grupy Mieszkaniowe", który to nowy program ma dotrzeć do tych beneficjantów pomocy z budżetu państwa, którzy dotychczas nie mogli sięgnąć po żaden kredyt, a tym samym korzystać między innymi z programu „Rodzina na swoim".

Jeżeli chodzi o konkretne kwoty związane z wydatkami z Funduszu Termomodernizacji i Remontów, to – po pierwsze – musimy jeszcze chwilę poczekać zanim z Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz z Ministrem Finansów nie uzgodnimy planu wydatków. Jest to warunek ustawowy rozpoczęcia działania Funduszu Termomodernizacji i Remontów. Kwoty, które są przeznaczone na cele inne niż termomodernizacja, stanowią mały

odsetek, dosłownie do 5-10% całości kwot przeznaczonych w tym Funduszu, czyli można powiedzieć tak, że z czystej budżetowej pozycji 180.000 tys. zł około 170.000 tys. zł powinno zostać przeznaczone w przyszłym roku na wsparcie termomodernizacji tak zwanej czystej czyli tej, w której żeśmy w tak zwanym międzyczasie, jeszcze w ubiegłej kadencji, dokonali istotnych zmian, tworząc nowe przepisy ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów.

Panie przewodniczący. Tym samym wyczerpałem informację. Sądzę, że państwo posłowie zadający pytania są usatysfakcjonowani. Proszę o przekazanie głosu panu ministrowi Robertowi Dziwińskiemu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Prosimy pana ministra Dziewińskiego, proszę.

Główny inspektor nadzoru budowlanego Robert Dziwiński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Mogę powiedzieć w ten sposób: Główny Urząd Nadzoru Budowlanego tradycyjnie ma trudny budżet na rok 2012, tak jak i na poprzednie lata. Ale mam nadzieję, że podobnie jak w ubiegłych latach, ten budżet okaże się wystarczający do realizacji zadań ustawowych.

Pragnę zauważyć, że nie przypominam sobie, żeby w roku ubiegłym pojawiły się negatywne rozstrzygnięcia sądu administracyjnego dotyczące nieterminowości załatwiania spraw przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego i myślę, że podobnie będzie w roku 2012, aczkolwiek zastrzegam, że będzie to rok szczególnie trudny, zwłaszcza pierwsze półrocze. Przed czerwcem będziemy mieli skumulowanie oddawania inwestycji związanych z EURO 2012, a co za tym idzie, zwiększony wysiłek służb nadzoru budowlanego w całym kraju. Spodziewam się pomocy ze strony inspektorów Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego dla organów terenowych. Będzie to troszkę trudniejsze, będzie to troszkę bardziej kłopotliwe; mogą wystąpić przejściowe trudności w terminowym załatwianiu spraw bieżących wpływających do Urzędu. Nie sądzę jednak, żeby to wpłynęło na ogląd czy na funkcjonowanie Urzędu w całości.

Natomiast polecam uwadze Wysokiej Komisji tradycyjnie już nadzór budowlany, zwłaszcza szczebla terenowego, szczebla powiatowego, gdzie kłopoty, jak zwykle, są znaczące, i jak zwykle, mamy nadzieję, że nadzór będzie jakoś sobie z nimi radził. Chcę z pewną satysfakcją stwierdzić, że po raz pierwszy od wielu lat możemy powiedzieć, że udało się ustabilizować kadrę nadzoru budowlanego, co w sytuacji gdy budownictwo polskie nie popadło w kryzys, jest naprawdę zjawiskiem nadzwyczaj pozytywnym. Znowu wyrażam nadzieję, że rok przyszły będzie tym rokiem, w którym ta stabilizacja zostanie utrzymana, a co za tym idzie, fachowe działania nadzoru budowlanego nie będzie ograniczone ani też nie ulegnie pogorszeniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze zgłoszenia lub uwagi? Rozumiem, że nie ma już zgłoszeń, nie ma uwag. Dziękuję za wszystkie głosy w dyskusji. I zadam podobne pytanie; czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania propozycji rządowej zawartej w części budżetowej 18? Pan przewodniczący Adamczyk? Prosiłbym, aby pan przewodniczący reagował szybciej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jestem tak pod wrażeniem…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Budżet jest ważną sprawą, pozwolimy panu przewodniczącemu Adamczykowi na jeszcze jedno pytanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze. Z dużą przyjemnością stwierdzam, że również pan pochyla się nad tą debatą. W związku z czym mam nadzieję, że w niczym nie przeszkodzę, jeżeli poproszę pana ministra Piotra Stycznia o odpowiedź na ostatnie moje pytanie. Rzecz dotyczy kwot przeznaczonych w budżecie na rok przyszły dla Banku Gospodarstwa Krajowe-

go na wspieranie form społecznego budownictwa mieszkaniowego. Czy przewidzieliście państwo takie kwoty? Jeżeli tak, to w jakiej wysokości?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Dziękuję za to pytanie, panie pośle, ponieważ część budżetowa 18 nie zawiera już pozycji, które byłyby związane z działaniami ministra odpowiedzialnego za budownictwo, gospodarkę przestrzenną i mieszkaniową na rzecz budownictwa społecznego bezpośrednio z budżetu tego ministra. Takiej pozycji nie mamy. Oczekiwania pana posła na tę pozycję może zaspokoić wyłącznie minister finansów. W związku z tym proponuję przekazać to pytanie do właściwego ministra. My takiej pozycji w budżecie nie mamy. Ona kiedyś była, ale po likwidacji Krajowego Funduszu Mieszkaniowego nie mamy takiej pozycji w budżecie. Dziękuję bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, próbowałem dociec czy w innych częściach budżetu widnieją zapisy na rzecz tych przedsięwzięć. Niestety, ich nie ma. Do tej pory to resort infrastruktury dbał o to zadanie. Miałem nadzieję, że resort transportu, budownictwa i gospodarki morskiej coś na ten temat wie. Czyli możemy konkludować, że praktycznie rzecz biorąc, sprawa jest zamknięta. Zapomnieliśmy, przepraszam, rząd zapomniał o społecznym budownictwie mieszkaniowym, albo po prostu zaniechał jakichkolwiek działań, żeby wesprzeć społeczne budownictwo mieszkaniowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że strona rządowa nie ma już dodatkowych wyjaśnień.

W takim razie jeszcze raz zapytam czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 18?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest sprzeciw, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. W takim razie głosujemy.

Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Czy można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Ponieważ daliśmy sobie czas na zgłaszanie wszelkich poprawek, to mogą one wpłynąć po posiedzeniu Komisji. Na podstawie dotychczasowej praktyki takie rozstrzygające głosowania jednak bym zostawił jako blok głosowań, gdzie kolejno przyjmowalibyśmy tam, gdzie nie ma sprzeciwu „przyjmujemy do wiadomości", a tam gdzie jest sprzeciw w oddzielnym głosowaniu. Komisja po prostu przegłosowuje konsekwentnie wszystkie wnioski, w tym także wnioski sprzeciwu. Myślę, że jutro będziemy zamykać posiedzenie. Chyba takie są plany?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozpoczynając posiedzenie Komisji, informowałem, w jaki sposób chcemy procedować w dniu dzisiejszym, informując o tym, że będziemy dyskutować na podstawie materiałów, które uzyskaliśmy. Państwo, czyli panie i panowie posłowie, otrzymaliście pełną informację z sekretariatu naszej Komisji o tym, że jeżeli jest taka konieczność, jeżeli ktoś uważa, że jest taka konieczność, to jest możliwość zgłaszania i przygotowania określonych poprawek do poszczególnych części budżetowych i że można je składać po to, żeby je później rozstrzygać. Więc uważam, że powinniśmy w taki sposób procedować.

Jeszcze raz przypomnę, że jeśli ktoś ma propozycje zmian w budżecie, są tutaj odpowiednie druki przygotowane i prosiłbym o ich odpowiednie wypełnienie i zgłoszenie. Będziemy w momencie omawiania poszczególnych części budżetowych po prostu te kwestie rozstrzygali.

Proszę bardzo; kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem części budżetowej 18? Proszę. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał od głosu?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

12 głosów za, 6 przeciw, brak wstrzymujących.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Informuję Wysoką Komisję, że pozytywnie zaopiniowaliśmy projekt budżetu w części budżetowej 18.

Przechodzimy do części budżetowej 21 – Gospodarka morska; dochody i wydatki z załącznika nr 1 i 2, dotacje przedmiotowe z załącznika nr 8 oraz wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z załącznika nr 10. Proszę bardzo; pan przewodniczący Janusz Piechociński.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Pozornie kwota mała, mówię tutaj o uwadze do części 21 – wydatki budżetu państwa, ale tam jest w pozycji 75076 – Przygotowanie i sprawowanie przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej. To są kwoty drobne. W ustawie budżetowej na rok 2011 było 160 tys. zł, w planie na rok 2012 jest 41 tys. zł. Takie pytanie formalne; pewnie chodzi o to, że jakieś faktury będą konsumowane na początku roku. Ale mam pytanie, ponieważ nie we wszystkich resortach, nie we wszystkich obszarach, jest to w tabeli wyszczególnione. Jaką metodologię Ministerstwo Finansów zastosowało? Czy agregowało większość tych wydatków i odbywało się to w ramach kancelarii premiera; chodzi o tego typu drobne kwoty. W innych działach nie znajduje się pozycja „Przygotowanie i sprawowanie przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej.” Muszę zwrócić uwagę, że na przykład w transporcie nie ma takiej pozycji, a przecież wiemy, że było spotkanie poświęcone korytarzom europejskim. Pewno to było i jest zapisane w ramach ogólnych wydatków kancelarii premiera. Ale to jest jakby pytanie do przedstawiciela Ministerstwa Finansów.

I na koniec, ile będzie nas kosztowała budżetowa część polskiej prezydencji drugiej połowy roku 2011?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Biorąc pod uwagę, że…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale prosiłbym o uwagę i zaniechanie rozmów na sali. Po prostu się nie słyszymy. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zaplanowane wydatki na gospodarkę morską sięgają kwoty prawie 1.000.000 tys. zł, ale z tego prawie 10% stanowi spłata zaległego podatku od nieruchomości; chodzi o grunty pokryte morskimi wodami wewnętrznymi. Czy to jest wynik sporu resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z Ministerstwem Finansów, który długo nie został rozstrzygnięty, czy w ogóle chodzi o zaległe podatki? Bo rozumiem, że zaległe podatki są od przedsiębiorcy, który nie płaci podatku, bo bankrutuje, bo sobie nie radzi itd., ale jeżeli urzędy morskie nie płacą podatku… Rozumiem, że to mógłby być kilkumiesięczny czy półroczny spór formalnoprawny, ale w pewnym momencie premier czy rząd rozstrzyga ten spór i podatki są naliczane w taki czy inny sposób. W tym momencie, jeżeli są one zaległe, i to na poziomie 100.000 tys. zł, a więc prawie 10% rocznego budżetu, to ta sprawa wymaga dodatkowego wyjaśnienia.

Jeszcze jeśli chodzi o wydatki majątkowe. Mamy tutaj taki niesystematyczny i nieproporcjonalny system podawania. Na przykład program wieloletni na lata 2008-2013 pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Mówimy

o 3.000 tys. zł, natomiast podany koszt całkowity programu wynosi 417.200 tys. zł. Jesteśmy w takiej sytuacji, że to jest program na lata 2008-2013, a więc będziemy w roku przyszłym o rok przed jego zakończeniem. Należałoby podać, że w latach 2008-2011, czyli mniej więcej w połowie realizacji całego programu, wydaliśmy tyle a tyle środków i czy jest szansa zrealizowania programu, czy nie. W tym momencie już to na pewno wiadomo. Powinno być jakieś odniesienie. Bo w uzasadnieniu napisano, że jest to program potrzebny, że potrzebna jest jego realizacja, ale zaplanowana na rok 2012 kwota 3.000 tys. zł, przy całkowitym koszcie ponad 417.000 tys. zł, wskazywałaby na to, że program się kończy. A z drugiej strony publicznie wiemy, że ten program praktycznie poważnie jeszcze się nie zaczął. I takie ujęcie w tym momencie po prostu budzi niepokój. Myślę, że na ten temat potrzebna jest szczegółowa informacja. I w pozostałych punktach brakuje informacji.

Dlatego, że w tym przypadku mówiliśmy ile wynosi całkowity koszt programu, to jeżeli przejdziemy do następnego programu, na przykład programu wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu" przewidzianego też na lata 2008-2013, czyli zbliżamy się do końcówki, to też nie ma tutaj nawet powiedziane jaki jest koszt całego programu. W materiale jest wskazane, że w roku przyszłym będzie to 406.000 tys. zł., czyli kulminacja. Jeżeli popatrzymy na całość wydatków, to praktycznie rzecz biorąc, jest to połowa całego budżetu jeśli chodzi o budżet strony morskiej.

W pozostałych punktach jeśli mówi się na przykład „tor wodny na Wiśle" – 3.132 tys. zł – inwestycja kontynuowana. Tu już w ogóle jest brak dookreślenia, jaki jest koszt całego programu, ile zrealizowano itd. Czyli nam posłom w tym momencie bardzo nieprecyzyjnie to podano. Z tego nie można wysnuć nawet jakie jest zaawansowanie i dlaczego tylko tyle w tym roku. Dlaczego jak raz w tym programie mamy 406.000 tys. zł, w tamtym mamy tylko 3.000 tys. zł. I nie ma odniesienia do kosztów wieloletnich, ile to w ogóle i jak to wygląda. Jednak jeżeli mówimy o programie wydatków na rok 2012, czyli rok 2013 jest za pasem, to potem już tylko będzie realizacja faktur, ewentualnie jeśli będziemy patrzyli na te plus 2, jeżeli popatrzymy na realizację ze środkami unijnymi, ale tu mówimy o budżecie państwa, a więc nie mówimy o środkach unijnych. Zakończenie tych programów powinno nastąpić konkretnie w 2013 roku. W takiej sytuacji nam, jako posłom, należy się pewna informacja jak to jest w sytuacji prawie już kończenia takich wieloletnich programów, które mają program sześcioletni, tym bardziej że w jednych jest podana cała kwota programu i ile się w tym roku wydaje. Natomiast nie wiemy, ile wydano w innych latach, nie mamy w ogóle tych punktów całkowicie ujętych. Więc prośba o uzupełnienie, przynajmniej w formie wypowiedzi.

Byłoby dobrze, żebyśmy też uzyskali informację, jak to wygląda, bo rzeczywiście 121% w stosunku do zaplanowanych środków w roku bieżącym, w roku 2011, jak teraz na poziomie grudnia wygląda wykonanie budżetu? Czy jest szansa wykonania ubiegłorocznego budżetu? Tylko takie szacunkowe podanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. W nawiązaniu do tego co przed chwilą mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski odnośnie do budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Rzeczywiście, podana kwota 3.000 tys. zł oznacza raczej niezbyt duże zaangażowanie, wręcz przeciwnie, chyba wycofywanie się z tego programu, sztuczne jego podtrzymywanie, tym bardziej jeżeli połączy się to z zapowiedzianymi wydatkami na program ochrony brzegów morskich; dotyczy to też Zalewu Wiślanego. Bo mówię o tym konkretnym fragmencie polskiego wybrzeża, w którym jest przewidziane zaledwie 1.000 tys. zł. Jeżeli jeszcze połączymy dodatkowo z zaplanowanymi wydatkami na opracowanie programu Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, to jest to program, który raczej ogranicza działalność gospodarczą.

Czy to w sumie nie oznacza, że port w Elblągu i ta część polskiego Wybrzeża, która jest nad Zalewem Wiślanym, jest skazana raczej na formy jedynie turystyczne i przy-

rodnicze, a nie traktujemy tego jako elementu działalności gospodarczej polskiego Wybrzeża? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są następne zgłoszenia? Nie ma; dziękuję bardzo. Proszę bardzo; pan minister Tadeusz Jarmuziewicz. Proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący. W związku z tym, że pani minister Anna Wypych-Namiotko jest w tej chwili z delegacją prezydencką w Chinach, poprosiłem eksperta – panią Magdalenę Jabłonowską, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, o udzielenie odpowiedzi. Oczywiście, jeśli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście. Zależy nam na dobrych i kompetentnych odpowiedziach. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Magdalena Jabłonowska:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Odpowiadam po kolei na pytania. Pytanie dotyczące planowanych wydatków związanych z przygotowaniem obsługi i sprawowania przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej. Rzeczywiście, jest to kwota 41 tys. zł i zostanie ona przeznaczona na sfinansowanie wynagrodzeń wraz z pochodnymi dla członków korpusu służby cywilnej. Wynika to z realizacji programu wieloletniego. Tak naprawdę jest to zakończenie wieloletniego programu w naszej części. Myślę, że to są wystarczające wyjaśnienia.

Odnośnie pytań pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego dotyczących zaplanowanych wydatków z zakresu spłaty zaległych podatków. Kwestia ta wynikła z wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego. Gminy nadmorskie w pewnym momencie wystąpiły o interpretację dotyczącą podatku od gruntów pokrytych wodami. Niestety, dla budżetu państwa i dla nas, wyrok NSA był niekorzystny. Tak czy inaczej sprawa dotyczyła… Ostatnie te sprawy były z 2006 roku, więc w 2011 roku przedawniają się najstarsze sprawy. Teraz tylko kończymy te zaległe sprawy, w których gminy nadmorskie wystąpiły o wypłatę zaległych podatków. Tak że w najbliższym czasie zakończymy wypłacanie tak naprawdę zobowiązań wymagalnych. Jest to wyrok sądu, więc są to dla nas zobowiązania wymagalne i musimy uszanować decyzję sądu.

Odnośnie do wydatków majątkowych i programów wieloletnich. Szczegółowo nasze programy wieloletnie są opisane w załączniku nr 11. Natomiast chciałam podkreślić, że nie planujemy zrezygnować z programu wieloletniego dotyczącego budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. W trakcie realizacji tego programu okazało się, że przy przyjmowaniu programu została pominięta strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Więc, tak naprawdę, już w zeszłym roku podjęliśmy działania poprzez Urząd Morski w Gdyni, który jest wykonawcą tej inwestycji, zmierzające do wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przy czym w celu wykonania tej strategicznej oceny, tak naprawdę, potrzebujemy bardzo szczegółowy monitoring przyrodniczy. I te badania trwają co najmniej rok. Dlatego w chwili obecnej kwota 3.000 tys. zł, która była zaplanowana na 2011 rok, nie zostanie w całości wydatkowana i jest przesunięta na przyszły rok. Tak czy inaczej pracujemy w chwili obecnej nad nowelizacją uchwały Rady Ministrów ustanawiającej program właśnie w zakresie wielkości środków do poniesienia w poszczególnych latach, jak i wydłużenia okresu realizacji tej inwestycji. Nie znaczy to, że rezygnujemy z tej inwestycji, ona jak najbardziej będzie realizowana. Chcemy tylko urealnić harmonogram rzeczowo-finansowy tej inwestycji.

Kwestia następnego programu wieloletniego ochrony brzegów morskich. Chciałam zwrócić uwagę, że znacznie zwiększyliśmy nakłady inwestycyjne na ten program. Od początku realizacji programu średnio było to około dwudziestu kilku milionów złotych, 23-26 mln rocznie. W tym roku zaplanowane było niecałe 55.000 tys. zł. Na chwilę obecną na koniec października br. wykonanie wynosiło ponad 80%, a tak naprawdę

większość fakturowania jest na koniec roku. Natomiast na przyszły rok zwiększyliśmy nakłady do kwoty 69.608 tys. zł. Tak że znacznie zwiększamy nakłady. Na cały program przeznaczone jest 911.000 tys. zł. Na początku lat dwutysięcznych nastąpił wzrost cen.

Rzeczywiście, urzędy morskie działają tutaj dodatkowo. Oprócz realizacji samego programu wieloletniego, urzędy morskie zostały zobowiązane do wykonywania działań z zakresu ochrony brzegów morskich z innych pozyskanych źródeł środków, czyli ze źródeł europejskich. Te środki także są wykorzystywane.

Myślę, że to chyba były wszystkie główne pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałem jeszcze zapytać odnośnie do programu Natura 2000. Czy planowane jest rozszerzenie tego programu na następne obszary Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pani dyrektor.

Z-ca dyrektora departamentu w MTBiGM Magdalena Jabłonowska:

W budżecie na rok 2012 mamy zaplanowane projekty planów ochrony obszarów Natura 2000 właśnie w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, a także wyznaczenia planów ochrony pięciu ostoi Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim. Przewidujemy rozpoczęcia prac związanych właśnie ze sporządzeniem projektów planów na tych terenach. Przez cały okres trwania tych projektów ponoszone będą wydatki z tytułu pracy recenzenta i zarządzania projektem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma już więcej pytań, nie ma zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia części budżetowej 21 – Gospodarka morska? Nie ma sprzeciwu. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt budżetu w części 21.

Przechodzimy do części 26 – Łączność, dochody i wydatki z załącznika nr 1 i 2, jak również wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z załącznika nr 10. Proszę bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zgłosić się do wypowiedzi? Jeszcze raz zapytam czy są zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Jeżeli nie ma zgłoszeń; czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 26 – Łączność? Nie ma sprzeciwu.

Część budżetowa 26 – Łączność uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Przechodzimy do części budżetowej 39 – Transport; dochody i wydatki z załączników nr 1 i 2, jak również dotacje podmiotowe i celowe z załącznika nr 8 i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z załącznika nr 10. Proszę bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński rozpoczyna, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Oczywiście, to nie może pozostać bez większej dyskusji i komentarza. Mówię tutaj o dochodach budżetowych Inspekcji Transportu Drogowego czyli o systemie spowalniania ruchu drogowego i fotoradarów. Chciałbym prosić szefa Inspekcji albo właściwego dla sprawy wiceministra, o podsumowanie dotychczasowego funkcjonowania tego systemu, a przede wszystkim czy spełniają się oczekiwania, że system ma być prewencyjny. Jak to się przekłada na bezpieczeństwo ruchu w ostatnich miesiącach, gdzie głównym kryterium jest przekraczanie prędkości?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, następne pytania i stwierdzenia. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Mam pytanie w zakresie wydatków, także z części unijnej, związanych z realizacją budowy systemu nad ruchem drogowym, a więc monitorowania elektronicznym systemem nadzoru nad transportem drogowym. Jest kwestia tego typu, że jeszcze przed kilkoma

miesiącami byliśmy informowani, że koszt budowy tego systemu będzie wynosił około 5.000.000 tys. zł. Wiemy, że cała inwestycja jest w realizacji, że jest po rozstrzygnięciu przetargu i że właściwie część systemu jest zrealizowana. Natomiast jeśli chodzi o system związany z całym układem funkcjonowania nadzoru nad ruchem drogowym, to tutaj w budżecie nie można znaleźć nakładów. Są nakłady, które są związane właśnie z funkcjonowaniem strefy elektronicznego systemu poboru opłat w związku z planowaną, zwiększoną liczbą urządzeń fotoradarowych, czyli cały system związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Widać w budżecie, że będą na to wykorzystane środki unijne i środki własne. Natomiast w zakresie nadzoru nad transportem drogowym: z jakich środków jest ten system budowany, instalowane wszystkie bramki? Wiemy, że jest to drogi system, ma kosztować ponad 5.000.000 tys. zł, a w budżecie nie widzimy żadnych środków na ten temat właśnie. I dlatego potrzebna jest bardziej szczegółowa informacja, w jaki sposób to będzie realizowane.

Z drugiej też strony w projekcie budżetu nie bardzo widać systemu zazębienia się, bo projekt budżetu zakłada w sumie, jeśli weźmiemy pod uwagę sprawy drogowe, chodzi o utrzymanie dróg i inwestycje drogowe, około 2.000.000 tys. zł. Same wydatki na Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad wynoszą ponad 600.000 tys. zł. Natomiast jak wiemy, tutaj to wszystko się wiąże i łączy z wydatkami związanymi z Krajowym Funduszem Drogowym.

I teraz jeśli w zakresie tego projektu budżetu mamy bardzo dokładnie rozpisaną praktycznie każdą inwestycję, każde zadanie, które będzie realizowane ze środków budżetowych, tak jeśli chodzi o Krajowy Fundusz Drogowy dostaliśmy…Trzeba powiedzieć tak, że na koniec tego projektu pan minister Jarmuziewicz się podpisuje i potwierdza, że te inwestycje tak a nie inaczej będą realizowane, w takim zakresie, tyle na każdą inwestycję. To jednocześnie dostaliśmy wpływy i wydatki Krajowego Funduszu Drogowego. Przypomnę, że do końca listopada posłowie powinni dostać pełny program, z dokładnym rozpisaniem, z dokładną projekcją wydatków na każdą inwestycję, jako uzgodniony między resortem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej a resortem finansów i jako projekt przygotowany przez Bank Gospodarstwa Krajowego, który realizuje Krajowy Fundusz Drogowy.

Tymczasem dostajemy „rozpiskę" przez nikogo nie podpisaną czyli jakoby jakieś zamiary. Do tego mamy dołączony wykaz inwestycji ewentualnych, planowanych. W tym wykazie inwestycji te pieniądze nie są podzielone. Czyli to co my, jako posłowie, powinniśmy dostać do końca listopada, praktycznie jest już daleko po połowie grudnia i nie jest jeszcze przygotowane. W pewnym sensie nawet nie jest powiedziane kto za to odpowiada, czy to są propozycje resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, czy to są już propozycje inwestycji, które zostały zaakceptowane do tego wykazu, ale jeszcze nie uzgodniono wspólnie z Ministerstwem Finansów, ile środków na które inwestycje pójdzie. W tej dziedzinie tak naprawdę w części dotyczącej Krajowego Funduszu Drogowego na dzisiaj możemy powiedzieć, że ustawa została złamana. Przepisy ustawowe nie zostały dotrzymane, bo one wymagają, ażeby do końca listopada pan minister infrastruktury, przepraszam, teraz transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i minister finansów podpisali się pod projekcją wpływów i wydatków, z rozbiciem na konkretne inwestycje w każdej dziedzinie i z kwotą. A tak to praktycznie na dzień dzisiejszy nie wiemy. Bo czy to dzisiaj, w tej chwili, chociażby pod tą tabelą, która mówi o wpływach i wydatkach, przedstawiciele upełnomocnieni resortu transportu i Ministerstwa Finansów są gotowi nam się podpisać? Mówią, że to są propozycje uzgodnione między oboma resortami, bo to chcielibyśmy usłyszeć. W innym przypadku została nam dana kartka, która nic nie znaczy, bo jest niepodpisana.

Więc prosiłbym o konkretne wypowiedzi, że to są sumy uzgodnione przez resorty, przynajmniej w zakresie tych dwóch części, wydatków i przychodów i czy te dane nam tutaj inwestycje przynajmniej są zatwierdzone, a podział środków na nie będzie osobno zrobiony? A jeżeli nie, to jest pytanie do przewodniczącego Komisji, w jakim zakresie? I w tym momencie jest bardzo trudna debata o wydatkach na inwestycje, o sprawach dotyczących transportu. Dlatego że powinniśmy tutaj przyjść, dysponując już wcześniej

właśnie programem dotyczącym Krajowego Funduszu Drogowego, który stanowi 80, a właściwie 90% środków na część budżetową „transport". Tak to możemy powiedzieć. Jeżeli rozmawiamy tylko o części budżetowej, to rozmawiamy tylko o tych 10 czy 15% transportu.

Jeżeli minister finansów nie uzgadnia tej części, to pytanie – dlaczego? Tak naprawdę, w tym momencie dlaczego jest ustawa złamana? Z punktu widzenia formalnego nie możemy tego przyjąć, dlatego że do tej części budżetowej projekcja wydatków Krajowego Funduszu Drogowego jest załącznikiem. Dlatego jest załącznikiem, że ustawa przewiduje, że będzie posłom dostarczona do końca listopada, a budżet może być przyjęty dopiero w przyszłym roku.

Debatując nad ustawą budżetową, już z założenia powinniśmy wiedzieć co mamy właśnie z projektu Krajowego Funduszu Drogowego. Powinniśmy go znać dokładnie i on powinien już być przez obu ministrów zatwierdzony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Za chwilę oddam głos panu posłowi Michałowi Wojtkiewiczowi. Tylko chciałbym poinformować panie i panów posłów, że podpis o którym tutaj mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, na tym załączniku jest złożony przez pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza w piśmie przewodnim. Panie i panowie posłowie otrzymaliście konkretny załącznik, bez tego pisma przewodniego.

Pismo przewodnie jest bardzo krótkie, więc go przeczytam: „Szanowny Panie Przewodniczący. W uzupełnieniu pisma nr z dnia 6 grudnia 2011 r. przekazuję w załączeniu informację dotyczącą planowanych wpływów i wydatków Krajowego Funduszu Drogowego w 2012 roku". I tutaj mamy podpis pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza.

Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, chciałem zapytać; wpływy i wydatki Krajowego Funduszu Drogowego, pkt 2 – wydatki, pozycja „pozostałe wydatki". Jest tu kwota 2.610.000 tys. zł. Powinno to być w jakimś stopniu nam przybliżone. Bardzo bym prosił, jeżeli to jest możliwe.

Przy okazji chciałem zapytać, dlaczego konstytucyjnego pana ministra nie ma dzisiaj na naszym posiedzeniu. Omawiamy bardzo ważną sprawę, budżet dla całej infrastruktury. Więc to też jest bardzo istotny problem. Dlaczego nie ma pana ministra? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy mamy następne zgłoszenia? Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Przepraszam bardzo, ale zawsze byłem przyzwyczajony do tego, że wpierw rozpatrujemy stronę dochodową, więc zgłosiłem uwagę do tej strony, a nie zgłosiłem do wydatkowej. Powiem tak, jestem zasmucony kolejny raz sposobem, w którym rząd i resort przedstawia Krajowy Fundusz Drogowy. W poprzedniej kadencji mieliśmy kilka konfliktów o to, zupełnie niepotrzebnych, bo państwo lekceważycie albo z nonszalancją podchodzicie do funkcji kontrolnych Sejmu, a to niedobrze. Bo to albo świadczy o braku kompetencji, albo o nonszalancji. Z nonszalancją Sejm sobie może poradzić w różnej formie, ale z niekompetencją sobie trudno radzić, bo to już nie jest ten… Dlaczego mówię o niekompetencji?

Proszę państwa. Te trzy strony, a dokładnie ta jedna strona, z podpisem ministra czy bez, dotykają 30.000.000 tys. zł. Tak z grubsza licząc, 15.000.000 tys. zł to jest 1% PKB. Rozumiem, że 2% PKB dla niektórych, którzy się podpisują albo się nie podpisują, albo przygotowują takie dokumenty, to jest taki drobiazg. Więc polecam inne kwestie, których tam gdzieś dotykamy, z jaką dokładnością są rozpisane, ile, 160 tys. zł na prezydencję polską, 40 tys. przechodzi na przyszły rok. Mamy informację o 40 tysiącach, a tu mamy informację o 2% PKB i parę razy większych procentach budżetu.

To jest nie fair z tego punktu widzenia, mówię tutaj o kompetencji. Ale sprawa jest bardziej złożona. Sprawa jest złożona, dlatego że tak: po pierwsze, skoro mamy ob-

sługę kredytów i obligacji, to w tym dokumencie powinna być analiza konsekwencji finansowych. Proszę zwrócić uwagę; po stronie wpływów Krajowego Funduszu Drogowego mamy instrumenty dłużne (kredyty i obligacje). Planujemy wyemitować i zaciągnąć 14.700.000 tys. zł. Obsługa kredytów i obligacji wcześniej zaciągniętych to jest już 2.900.000 tys. zł, a więc powinna być prognoza obsługiwania tego na następne lata. To jest takie minimum przyzwoitości, bo skoro wymagamy tego od gminy, która, przepraszam, ma 6.000 tys. zł budżetu i wymagają tego ludzie aparatu ministra finansów, to tym bardziej powinniśmy wymagać tego od rządu i od parlamentu, żeby pod tym względem był pełen profesjonalizm, pełna jasność. Z ubolewaniem o tym mówię, że to jest ten…

Druga bardzo istotna kwestia. Zwracam uwagę, że mamy pewien problem pomiędzy proporcjami inwestycji a bieżącym utrzymaniem dróg i odtworzeniami nawierzchni drogowej. Możemy przyspieszać czy kończyć rozpoczęte inwestycje, ale nie możemy kończyć tego kosztem jakości sieci, bo to nam się szybko odbije. Mówię nie tylko o tych zobowiązaniach międzynarodowych związanych z inwestycjami programu operacyjnego „Inwestycje i środowisko", gdzie mówi się, że trzeba 270.000 tys. zł docelowo na bieżące utrzymanie dróg; o tyle trzeba zwiększyć środki na wybudowanych półtora czy dwa tysiące kilometrów dróg krajowych.

I teraz, kiedy popatrzymy na to co planujemy wydać głównie poprzez Krajowy Fundusz Drogowy, i na to ile mamy wydać na drogi publiczne krajowe, to powiem szczerze, razem nawet z wydatkami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie, patrzę na wydatki majątkowo i te bieżące, mamy istotny problem. Nie chodzi już o to, żeby wytykać rządowi czy resortowi, a nawet wytykać sobie w kategoriach koalicja – opozycja. To jest pytanie o racjonalność, bo proszę zwrócić uwagę, że podobne decyzje podjęliśmy już w zakresie kolei dużych prędkości.

Otóż, Komisja była zwolennikiem tego, żeby wreszcie zaimportować nową technologię, dać nowe szanse. Ale kiedy stanęło, że musi to być wyborem – albo obecna sieć, albo marzenia przyszłości, to minister podjął dla części środowiska kontrowersyjną decyzję, ale wydaje się to wybór mniejszego zła. A wydaje się, że przy drogach nawet dyskusji nie prowadzimy nie tylko w środowisku polityków i parlamentarzystów, ale także wewnątrz samego środowiska drogowego. To jest kwestia następująca z punktu widzenia rynku: mamy w Polsce kilkadziesiąt dużych firm, które żyją z inwestycji i dużo więcej firm średnich i małych, które żyją z utrzymania dróg. Jeśli więc proporcje między inwestycjami a odnowami, a więc prostym krawężnikowaniem, frezowaniem, nowymi wylewkami i tego typu drobnymi pozornie pracami, gdzie mamy duży potencjał, będą niewłaściwe, to trzeba będzie się pogodzić z opinią szefa Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa. Mówił on, że przy spowolnieniu procesów inwestycyjnych, także zatrzymaniu nakładów na tym poziomie utrzymaniowym, będziemy mieli problem.

W związku z tym mam pytanie do rządu i do pana ministra. Czy nie rozważaliście państwo jednak, żeby kosztem nawet 20 czy 30 kilometrów jednej drogi ekspresowej czy autostrady, zwiększyć nakłady na bieżące utrzymanie dróg, Żeby w ramach tego samego budżetu na szeroko pojęte drogownictwo, w dziale „drogi krajowe", jednak dać środków więcej niż planuje się, właśnie na odnowy dróg? Bo to jest i poprawa bezpieczeństwa i pewien komfort, a wiemy, że budżetem 2012 nie dokończymy wszędzie programu, nie połączymy sieci dróg. Oczywiście, przy e-mycie będzie pytanie, że warto kończyć, choćby z punktu widzenia dochodów środków do systemu, które mają później pójść na utrzymanie czy na budowę już rozpoczętych niż zaczynanie nowych projektów.

Podobnie też postrzegam kwestię infrastruktury kolejowej. Wydaje się, że mimo że mamy planowany wzrost o trzysta parę milionów łącznie w stosunku do budżetu roku 2011, ale znając wyzwania i problemy, które ma główna sieć kolejowa, wiedząc gdzie są wąskie gardła, to po pierwsze, godzi się zapytać rządu, czy aby na pewno są przyjęte kwestie na tym poziomie, który nas satysfakcjonuje, i – po drugie – zapytać o środki unijne z przesunięcia planowanego, a zatwierdzonego przez resort i rząd. Słynna sprawa sprzed kilkunastu już miesięcy przesunięcia środków unijnych z kolei na drogi. Mamy decyzję Komisji Europejskiej? Jakiej decyzji się spodziewamy, kiedy ona może być? Rozumiem, że jeśli te pieniądze przyznane zostaną drogownictwu, problemu nie

ma, bo jest sporo projektów, ale jeśli środki zostaną przypisane kolei decyzją Komisji Europejskiej, o co nie tylko kolejarze w Polsce, ale i ruchy ekologiczne występowały i część różnych organizacji pozarządowych, to pytanie, czy mamy projekty, albo czy jesteśmy gotowi na te zadania?

Tak samo w przypadku infrastruktury kolejowej jest pytanie, ile środków będzie na duże inwestycje, a ile na te spowolnienia i te miejsca? Myślę, że fundamentalny dzisiaj w czasie kryzysu światowego i spowolnienia PKB w Polsce i europejskich wyzwań jest problem, gdzie kierowana jest złotówka, gdzie kierowane euro, co generuje największy efekt, ruchowy, kosztowy, przychodowy; prawda? To są dzisiaj pola wyboru i zdaję sobie sprawę, że mamy x pieniędzy, także na infrastrukturę, także na wydatki po stronie wydatków i dochodów budżetu. W ramach tego x, tego worka, można złotówki wydać lepiej. I jak liczymy tę efektywność?

Chciałbym tutaj poznać filozofię, na jakie efekty rząd liczy tym budżetem, poprzez Krajowy Fundusz Drogowy, a także w kolejnictwie, że akurat takie zaproponował rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Chciałem poruszyć sprawę odszkodowań jakie otrzymują obywatele, którym są zajmowane nieruchomości na rzecz budownictwa drogowego. Otóż, w sierpniu tego roku zostało zmienione uregulowanie, które zmieniło podstawę do naliczania wysokości odszkodowań. Niestety, to uregulowanie jest bardzo niekorzystne dla byłych właścicieli. Rozpoczęły się dosyć poważne protesty. Ludzie, który utracili swoje nieruchomości w całości lub w części dowodzili też tego, że cała operacja była przygotowywana przez pewien czas, dlatego nie mieli nawet możliwości odwoływania się bądź też zostało to im bardzo utrudnione.

Koszty związane z wypłatą odszkodowań nie są jakąś znaczącą wielkością w stosunku do łącznych kosztów budowy dróg, bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, czy jest możliwy powrót do poprzedniego sposobu naliczania odszkodowań, gdyż obecny wywołuje dość poważne kontrowersje i sprzeciwy? Czy osoby, którym naliczone odszkodowania już według nowych przepisów, mają możliwość powrotu do starych uregulowań? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo. Pragnę wrócić do kwestii związanych z informacją na temat planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego. Przypomnę, o czym już mówił pan przewodniczący Janusz Piechociński, że brak tegoż planu był powodem dużych napięć w trakcie pracy Komisji Infrastruktury w roku ubiegłym. Przypomnę, posłowie Prawa i Sprawiedliwości opuścili posiedzenie Komisji, które poświęcone było analizie projektu budżetu w częściach dokładnie takich, jakie dzisiaj rozpatrujemy. Wówczas na tym październikowym posiedzeniu, przedstawiciel rządu, pan minister Radosław Stępień, poinformował Wysoką Komisję, że Krajowy Fundusz Drogowy jest w trakcie zatwierdzania, że do 30 października termin ustawowy nie pozwala przedłożyć Komisji informacji na temat planu finansowego Funduszu.

I tutaj możemy dalej prowadzić spór, panie ministrze, czy powinien to być tylko plan rzeczowo-finansowy, czy tylko finansowy. Wobec braku tego dokumentu w materiałach, które dostarczone zostały posłom w ubiegłym tygodniu, wystąpiliśmy z prośbą, aby uzupełnić materiały na dzisiejsze posiedzenie Komisji o tę bardzo ważną, a w zasadzie podstawową informację, dotyczącą kilkudziesięciu miliardów złotych.

Zwracam się do pana przewodniczącego Janusza Piechocińskiego; panie przewodniczący, nie uważam, że brak informacji do dzisiaj włącznie, do godziny 12 i jej zakres tematyczny jest przejawem tylko i wyłącznie braku kompetencji czy ignorancji. Uważam,

że to jest, mówię to z pełną odpowiedzialnością, bezczelność rządu wobec parlamentu, wobec Komisji Infrastruktury.

Szanowni państwo. Ten materiał nie zawiera ani kwot, które są proponowane aby je wydatkować, a wręcz zawiera tytuły inwestycyjne, które już zostały dawno zrealizowane. Dotyczy chociażby jednej z inwestycji drogowych, która już bez mała od roku jest w trakcie użytkowania. Jak dobrze pamiętam, została dopuszczona do użytkowania pod koniec 2010 roku.

Na posiedzeniu Komisji w październiku ubiegłego roku prowadziliśmy gorącą dyskusję na temat tego, czy warto zawiesić posiedzenie Komisji w części dotyczącej opinii w części budżetowej 39 – Transport do czasu dostarczenia tego dokumentu, czy też nie. Zdania były podzielone.

Szanowni państwo. Wobec takiego poziomu informacji, które dostarczono posłom, w imieniu moich koleżanek i kolegów wnoszę, abyśmy w tej części zawiesili analizę budżetu do czasu, dopóty rząd dostarczy szczegółową informację na temat planu, będę się upierał, rzeczowo-finansowego Krajowego Funduszu Drogowego. Uzasadnię dlaczego.

Mogę zadać posłom opozycji czy koalicji rządzącej pytanie; czy wiemy jak rozkłada się finansowanie Krajowego Funduszu Drogowego? Przepraszam, cofam; jak rozkłada się finansowanie inwestycji pod nazwą instalacja elektronicznego systemu poboru opłat? Jakie są zrealizowane w roku 2010 i jakie przewidziane do realizacji dochody z tytułu funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd samochodów ciężarowych drogami krajowymi? Jakie kwoty wydatkowano w roku ubiegłym na rzecz wykonawcy instalacji elektronicznego systemu poboru opłat i jakie kwoty przewidywane są w roku bieżącym? To tylko dotyczy inwestycji szacowanej na kwotę 4.800.000 tys. zł.

Pan przewodniczący Janusz Piechociński mówił, abyśmy się zastanowili, czy aby nie warto poświęcić jednego kilometra drogi ekspresowej na rzecz przesunięcia środków finansowych, które służyłyby bieżącemu utrzymaniu dróg. Szanowni państwo. Mówimy o kwocie 25.000.000 tys. zł. Gdyby solidnie przyjrzeć się tym planom, być może znajdziemy kwoty, które zaspokoją potrzeby w zakresie bieżącego utrzymania dróg i nie trzeba będzie pomniejszać jakichkolwiek inwestycji drogowych.

Dlatego też, panie przewodniczący, tak jak na wstępie, składam wniosek formalny, aby analizę budżetu w części 39 – Transport zawiesić do czasu, kiedy rząd dostarczy pełną informację na temat Krajowego Funduszu Drogowego, pełną informację rozumiem chociażby w zakresie podobnym, jaki dostarczono w zakresie Funduszu Kolejowego. Bo przypomnę, drodzy państwo, że te nędzne trzy kartki papieru w porównaniu do informacji dotyczącej Funduszu Kolejowego, mają się właśnie tak, panie ministrze, to jest kpina. Resort łaskaw sobie kpić z Komisji Infrastruktury i z parlamentu.

Wnoszę, panie przewodniczący, ażeby informacje na temat Krajowego Funduszu Drogowego w imieniu Komisji przesłać do pana premiera Donalda Tuska z dedykacją, aby wyciągnął odpowiednie wnioski wobec nadawców tej informacji do Wysokiej Izby. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; czy są jeszcze inne zgłoszenia? Pan przewodniczący Stanisław Żmijan; proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Na wstępie, oczywiście jednoznacznie, składam wniosek przeciwny. Proponuję, abyśmy tę debatę kontynuowali, bo właśnie po to się zebraliśmy. I nawet gdybyśmy nie dali dzisiaj rady dokończyć tych analiz i wyrobić sobie opinii, jeżeli chodzi o budżet, to mamy jeszcze czas na kolejne spotkania. Na tak daleko idący wniosek przed wysłuchaniem odpowiedzi przedstawicieli rządu, w moim przekonaniu, jest po prostu za wcześnie. To po pierwsze.

W mojej ocenie, plan budżetu na 2012 rok w części 39 – Transport został przygotowany na wysokim poziomie szczegółowości. Oczywiście, nigdy nie elektryzuje część dochodowa, bo – jak pamiętamy – a większość z państwa wielokrotnie wiele lat pracowała nad budżetem, pracując w Komisji Infrastruktury, dochody w kolejnych latach były na

poziomie 50.000 tys. zł. Oczywiście, dochody wiążą się z opłatami administracyjnymi, wiążą się z czynszami za dzierżawę, wynajem, itd. itd. To są małe kwoty.

W planie na 2012 rok jest zasadnicza zmiana, ale to także dobry sygnał, bo zdecydowanie większe wpływy 1.000.200 tys. zł są z tytułu pełnego wdrożenia centrum automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. I to należy zaliczyć po stronie ewidentnego sukcesu. Wszak Wysoka Komisja także ma w tym udział, bo przecież uchwaliła ustawę w tej sprawie.

Oczywiście, elektryzują wydatki. Ale nie ulega wątpliwości, że wydatki w zasadniczej mierze to te, które najbardziej interesują także nas w Polsce terenowej, czyli wydatki na drogi, na koleje, na szeroko rozumiany transport, transport śródlądowy rzeczny i oczywiście na transport lotniczy. Jeżeli przyjmiemy, że z budżetu państwa finansowane są wszystkie wydatki bieżące, natomiast inwestycje z Krajowego Funduszu Drogowego, to proszę zauważyć, że wydatki związane z bieżącym, szeroko rozumianym utrzymaniem dróg, po prostu utrzymują dobrą, niezłą tendencję wzrostową. Oczywiście, można dyskutować, czy to jest dużo, czy to jest mało. Pewnie, że chcielibyśmy, żeby poziom bieżącego utrzymania dróg był jak najlepszy i oczywiście standard korzystania z dróg i oczywiście komfort jazdy był coraz wyższy, a przede wszystkim, żeby ruch odbywał się coraz bezpieczniej. Ale w tym kierunku idziemy, tak jak powiedziałem, także w kwestii wprowadzenia centrum automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Oczywiście, są pytania, ja także chciałem je postawić, pytania dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego. Kilkoro posłów-przedmówców już formułowało, więc nie będę ich powtarzał. Chciałem zapytać także o Fundusz Kolejowy, o jego realizację, wpływy i wydatki, a także o bardzo ważną cześć, czyli o wydatki budżetu środków europejskich. Czyli realizacja w 2011 r. programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko", plan na rok 2012 i oczywiście perspektywa zakończenia tego programu. Fakt, że jest on związany bezpośrednio z realizacją inwestycji w ramach Krajowego Programu Budowy Dróg Krajowych – Perspektywa 2011-2015, zgodnie z zasadą realizacji i rozliczenia N+2. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bogdan Rzońca; proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Szanowni państwo. Chciałem z kolei zapytać o inwestycje kolejowe. W świetle tych informacji, które były poruszane, mają być przesuwane pieniądze unijne na drogi. Czy ta decyzja jest, czy nie, to w tej chwili mniejsza o to, ale takie informacje się rozchodzą. Chciałbym zapytać: samorządy dosyć dużo, samorządy województw w szczególności, ale inne także, w ostatnich latach pracowały nad tym, żeby wykładać swoje własne pieniądze na tak zwane studia wykonalności. I okazuje się, że powstały te studia wykonalności, ale następnie jest problem z realizacją inwestycji. Jak patrzę tutaj na, zresztą bardzo dobrze przygotowany, moim zdaniem, wieloletni program inwestycji kolejowych, i wiem, że pewne inwestycje kolejowe są realizowane szczątkowo, chociaż są dokumentacje, po dwa, po trzy kilometry, a można było sfinansować te inwestycje w całości, to stawiam pytanie w tym kontekście. Czy nie można by tych pieniędzy dedykować tutaj, gdzie są już przygotowane dokładne dokumentacje na realizację inwestycji podjętych częściowo, wyrywkowo, szczątkowo?

Jaka będzie filozofia, jakie będzie podejście w aspekcie na przykład chociażby ostatniego zdarzenia, kiedy to samorządy z województwa podkarpackiego na linii L25 miasta i gminy sfinansowały kolejne studium wykonalności. Czy w związku z tym znajdą się pieniądze na realizację? Bo studium odpowiada na podstawowe pytania i bardzo pozytywnie odpowiada, nawet w kontekście rentowności linii. Czy znajdą się w tej chwili pieniądze na przyszły rok, na przykład, na zbudowanie projektu inwestycyjnego w związku z wykonaniem studium wykonalności? Sądzę, że powinniśmy dać samorządom wyraźny sygnał, że nie po to wydatkowane są dodatkowe pieniądze przez samorządy na studia wykonalności, żeby później tego typu dokumenty leżały na półce, a my byśmy przesuwali pieniądze na takie czy inne drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; czy są zgłoszenia jeszcze ze strony pań i panów posłów? Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Informuję, że do planu pracy Komisji Infrastruktury zgłosiłem system e-myta. Jeśli Wysoka Komisja tak rozstrzygnie na najbliższym posiedzeniu w sprawie zatwierdzania tego planu, to proponowałbym, żeby to było w styczniu, bo sprawa niewątpliwie jest ważna. Są różne głosy i jest potrzeba także, szczególnie nowym parlamentarzystom, trochę przypomnieć w jaki sposób ten system był budowany i kształtowany, i jakie są jego funkcje.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Nie ma więcej zgłoszeń. Poprosimy stronę rządową o odpowiedzi na wszystkie pytania, na zgłoszone wątpliwości. I proszę wyjaśnić, mam nadzieję, wszystko to co zostało niejasne.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

W związku z tym, że w pytaniach poruszono chyba całe spectrum funkcjonowania transportu (były drogi i kolej i oba systemy elektroniczne) w związku z tym, żeby po kolei te wszystkie rzeczy uporządkować, poprosiłbym najpierw pana ministra Tomasza Połcia, żeby wypowiedział się w kwestii fotoradarówki, bo to będzie dość proste, a potem sprawę opłat bym chyba scedował na pana ministra Radosława Stępnia. O kolei, oczywiście odpowie pan Zbigniew Szafrański, prezes.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Nie jest żadną tajemnicą, że Inspekcja Transportu Drogowego, z woli zresztą tak Komisji, jak i Wysokiej Izby, bo ustawa przyjęta później przez Sejm zwana potocznie ustawa fotoradarową, była ponadpartyjnym projektem całej Komisji Infrastruktury, za co jesteśmy wdzięczni… Był to chyba jeden z niewielu projektów ustaw, który został praktycznie przyjęty jednogłośnie przez Sejm. Pamiętajmy o tym, że to co nazywa się kolokwialnie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, w dalszym ciągu znajduje się w fazie budowy. Od 1 lipca tego roku Inspekcja Transportu Drogowego rozpoczęła budowę tego systemu w oparciu o środki z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko", którego łączna wartość to 54.000 tys. euro. Aktualnie rozpisane są postępowania przetargowe zarówno na centralny, docelowy system informatyczny, postępowania na druk masowy, jak i na to, co było osią obrotu całego przedsięwzięcia, co najmniej trzysta nowych urządzeń fotoradarowych.

Od 1 lipca br. Inspekcja również przejęła dotąd rozproszoną architekturę całego systemu istniejącego wcześniej, można powiedzieć, czyli infrastrukturę przydrożną, słowem słupy posadowione przy drogach, które administrowane były przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, jak i same urządzenia fotoradarowe. Urządzenia te znajdowały się z kolei w gestii Policji.

Niestety, w tym zakresie liczba przejętych urządzeń nie była szokująca, bo okazało się, że w naszym kraju według stanu na dzień 1 lipca 2011 roku, mieliśmy bodajże 75 czynnych urządzeń fotoradarowych. Więc biorąc pod uwagę…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący. Ja nawet nie słyszę co mówi pan minister Połeć. Proszę o zaprzestanie rozmów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, to niedobrze. Panie ministrze Połeć, proszę mówić głośniej i bliżej mikrofon, a państwa proszę o uwagę. Proszę bardzo.

Główny inspektor TD Tomasz Połeć:

Więc tych urządzeń fotoradarowych, których jak mówiłem, łącznie przejęliśmy 120, z czego 75 posiadało ważne legalizacje, było sprawnych i mogły funkcjonować. Zasadnicza zmiana od 1 lipca sprowadzała się do tego, że o ile przedstawiciele Policji z różnych względów nie ukrywali, że urządzenia te działały okazjonalnie, od momentu kiedy zaczęły działać w obrębie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, pomimo tego, że jak podkreślam jest ono w dalszym ciągu w budowie, to urządzenia działają 24 godziny na dobę.

Jeżeli chodzi o wyniki dotychczasowych naszych starań, albo inaczej, starań naszego społeczeństwa, pozostaje mi tylko stwierdzić, że potwierdzają się informacje przekazane przez pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza jeszcze w toku debaty sejmowej, że ograniczenia prędkości w naszym kraju uważane są generalnie za co najmniej nieśmiałe sugestie zarządzającego ruchem co do preferowanego stylu jazdy. I tych 75 urządzeń fotoradarowych dokonało na razie uwiecznienia 546 tysięcy zdjęć; są to dane na dzień 9 grudnia br., na których widać jak kierujący pojazdami przekraczali dopuszczalną prędkość jazdy. Na razie w obrębie tego zalążka systemu informatycznego w obróbce jest 274.800 zdjęć. Wystosowaliśmy ponad 68 tysięcy wezwań do właścicieli pojazdów.

Stąd pozostaje mi tylko stwierdzić, że tak naprawdę mamy do czynienia z długofalowym procesem. Jeśli mógłbym poprosić Komisję Infrastruktury; spostrzeżenia, które mamy na bazie niecałych 6 miesięcy funkcjonowania zalążka Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, zarówno od strony związanej z przestrzeganiem prawa, jak i od strony później egzekucji tego prawa, pozwalają prosić Wysoką Komisję o to, aby zorganizować posiedzenie poświecone tylko tej problematyce. Bo wydaje się, choćby w kontekście postępowania mandatowego, które staramy się wykorzystywać przy trwających postępowaniach, obecne przepisy są kompletnie niedostosowane do realiów jak i liczby naruszeń. Są one oparte o przepisy Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia i Kodeksu wykroczeń, a więc o akty prawne, które powstały na przełomie lat 69 – 70. Dzisiaj mamy 75 urządzeń fotoradarowych i prawie 550 tysięcy zarejestrowanych zdjęć. Kiedy tych urządzeń będziemy mieli 300 i nie zmieni się przeświadczenie społeczne, to tych zdjęć będzie po prostu dziesiątki milionów.

Wydaje mi się, że pokrótce odpowiedziałem na te postulaty, które zgłaszał pan przewodniczący Janusz Piechociński. Gdyby były pytania bardziej szczegółowe, to również stawiam się do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan minister Radosław Stępień, tak? Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Radosław Stępień:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący. Najpierw gwoli krótkiego wyjaśnienia. Otóż rzeczywiście w zeszłym roku nie rozmawialiśmy o Krajowym Funduszu Drogowym, wychodząc z założenia, że skoro nie jest częścią budżetu, to nie będzie przedmiotem debaty budżetowej. To co otrzymaliście państwo i zostało tak skrytykowane przez część Komisji, to nic innego jak wpływy i wydatki Krajowego Funduszu Drogowego wraz z listą zadań.

Co do syntetycznego uzupełnienia informacji budżetowej mającej charakter szczegółowy, bo przedmiotem rozpatrywania Komisji jest budżet, wydawało się wystarczające do orientacji, jaka jest proporcja wydatkowania środków, natomiast – rzeczywiście – nie do odrębnej debaty nad Krajowym Funduszem Drogowym, ale jak zrozumieliśmy intencję zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie Komisji, nie to było przedmiotem jej obrad. Budżet obejmuje wydatki nieinwestycyjne, czyli te, które nie stanowią trzonu inwestycji drogowych. Te w roku 2009 zostały umieszczone w Krajowym Funduszu Drogowym, podobnie jak cała sfera e-myta, która zarówno po stronie wydatkowej, jak i po stronie przychodów, regulowana jest przez Krajowy Fundusz Drogowy, a więc również jest poza budżetem.

Co do pewnych założeń podstawowych. Oczywiście, jeżeli zestawimy wydatki budżetowe z sumą limitu Krajowego Funduszu Drogowego proponowaną w roku 2012, a więc

prawie 31.000.000 tys. zł, to jest to rzeczywiście olbrzymia różnica. Założenia polityki inwestycyjnej znane są od co najmniej trzech lat, a mianowicie od momentu, kiedy pokazywaliśmy w prognozie długoterminowej do 2013 roku, i dokładnie pamiętam jak wyglądała ta prezentacja, jakie będą w kolejnych latach limity Krajowego Funduszu Drogowego i jakie będą wydatki budżetowe. Również w poprzedniej kadencji na posiedzeniu Komisji prezentowaliśmy, jakie wydatki składają się na wydatki budżetowe, a jakie na wydatki Krajowego Funduszu Drogowego. Nie jest to żadne odkrycie, że różnica pomiędzy wydatkami na utrzymanie dróg a wydatkami inwestycyjnymi czy remontowymi jest taka a nie inna. Ta różnica wzięła się z założenia, że skoro realizujemy wielki program inwestycyjny, to powinniśmy go zrobić tak szybko, jak się da, w tak kompletnych ciągach, jak tylko się da. Inaczej rzecz ujmując, jeżeli chcemy tak dokończyć program, aby ciągi drogowe dawały również przychody w ramach elektronicznego systemu poboru opłat, to powinniśmy go kontynuować w maksymalnym tempie.

Kiedy program zostanie zrealizowany w tej części do 2013 roku, miejmy nadzieję, że w następnych latach będzie w równym tempie kontynuowany, można będzie realizować programy remontowe i programy utrzymania dróg w sposób znacznie bardziej przyjazny dla kierowców, chociażby kierując podstawowe potoki ruchu na te drogi, które zostały oddane. Jedno warunkuje drugie.

Oczywiście, można by dla względów publicystycznych zestawiać tego typu dane, które są znane od co najmniej kilku lat, ale nie zmieni to sytuacji, że program na rok 2012 jest realizowany w stosunku do tych zadań, co do których procedura kontraktowania i rozpoczynania realizacji już nastąpiła. Kiedy mówimy o dysponowaniu środkami, to w 2012 roku będziemy głównie dysponować środkami na pokrycie zobowiązań, które już zostały zaciągnięte. Stąd podstawowe decyzje co do przesunięcia środków i zmiany proporcji wydatków wydają się być trochę spóźnione w stosunku do tego co się dzieje.

Oczywiście, warto uwzględnić propozycje pana przewodniczącego w rozpatrywaniu nowej perspektywy czy nowych proporcji. Pracujemy nad nowymi propozycjami w tym zakresie również dla ministra finansów. Znamy potrzeby jeżeli chodzi o remonty, jeżeli chodzi o przebudowy, jeżeli chodzi o utrzymanie dróg. I oczywiście, sieć drogowa będzie je generować bez względu na to, jakie przyjmiemy proporcje w inwestycjach.

To tyle jeżeli chodzi o sam charakter informacji na temat Krajowego Funduszu Drogowego. Plan na rok 2012 jest w ostatniej fazie procedury uzgadniania, a to między innymi dlatego, że z wygospodarowanych środków włączyliśmy do niego inwestycję określaną potocznie jako most Grota. To jest zmiana in plus, to znaczy, że w ramach posiadanego limitu realizujemy rzeczowo więcej. Myślę, że dla tej zmiany in plus warto było przedłużyć termin uzgadniania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego, bo chyba jest to jedna z bardziej oczekiwanych inwestycji.

Jeszcze słówko komentarza co do tego, co oznacza zakres rzeczowy i zakres finansowy planu. W roku 2009 parlament reprezentowany przez Komisję świadomie w głosowaniu podjął decyzję o zmianie charakteru tego planu na plan finansowy. Stąd taki a nie inny jego charakter, i to także nie powinno być przedmiotem żadnego zaskoczenia. Oczywiście, program można przesyłać i można go komentować, co nie zmienia faktu, że dla syntetycznego ujęcia wpływów i wydatków to syntetyczne ujęcie zostało dokonane. Co do załączonej listy inwestycji…*A propos* jeszcze tych inwestycji, które są zakończone. Myślę, że pan przewodniczący doskonale sobie zdaje sprawę, że płatności za inwestycje zakończone trwają również po ich zakończeniu, w związku z czym to, że inwestycja została zakończona i oddana do ruchu, nie zmienia sytuacji, że figuruje ona w planie finansowym jako przedmiot płatności. Oczywiście, w stosownych pytaniach szczegółowych jestem w stanie wyjaśnić każdą inwestycję, o którą pan poseł zapyta.

Co do pozostałych kwestii związanych z ETC. Oczywiście, cieszę się, że jest inicjatywa aby elektronicznemu systemowi poboru opłat poświęcić odrębną debatę, a to dlatego, że będziemy mogli wyjaśnić wszystkie niuanse tego systemu i podzielić się doświadczeniem, które już w ciągu tych kilku miesięcy zostało zgromadzone. Myślę, że pan przewodniczący mówiąc o 5.000.000 tys. zł, poprzednio nie miał na myśli systemu fotoradarowego, a raczej system elektronicznego poboru opłat.

Chciałem tylko zwrócić uwagę na jedną rzecz. Otóż 4.900.000 tys. zł, to są koszty w ciągu ośmiu lat, koszty rozłożone na osiem lat. Szczegółowe informacje na temat przychodów przedstawialiśmy w poprzedniej kadencji na posiedzeniu Komisji. Generalny Dyrektor dysponuje danymi zarówno co do bieżących wpływów, jak i co do symulacji przychodów. Pokazywaliśmy również, że wprowadzenie tego systemu z punktu widzenia finansów publicznych ma wymiar korzystny. Jeszcze raz przypomnę: zarówno co do wpływów, jak i co do wydatków system jest w pełni obsługiwany przez Krajowy Fundusz Drogowy.

Jeżeli chodzi o plan finansowy *versus* program drogowy, bo warto jeszcze wyjaśnić to, co było przedmiotem tak ożywionej dyskusji. Otóż, plan finansowy nie jest publikowany z tego prostego powodu, że jest do dokument bankowy. To jest dokument, który przygotowuje Bank Gospodarstwa Krajowego. W części tego dokumentu znajdują się dane wrażliwe dotyczące symulacji niektórych wielkości finansowych, które mogą być przedmiotem sporu również z sektorem prywatnym w przyszłości i jako takie w oczywisty sposób podlegają pewnej ochronie. Natomiast co do wielkości umożliwiających syntetyczną ocenę poziomu przychodów i wydatków, oczywiście takie informacje zostają udostępnione.

Na koniec słówko jeszcze na temat środków przenoszonych na drogi i koleje. Nie ma jeszcze decyzji Komisji Europejskiej, w związku z czym ja bym z komentowaniem poczekał do zakończenia tej procedury i do podjęcia ostatecznej decyzji. Jedno jest pewne, że inwestycje, które w ramach zwiększonego limitu zostały zaproponowane do realizacji, niektóre z nich już tę fazę realizacyjną rozpoczęły, czyli – mówiąc inaczej – dzięki tym decyzjom możliwe było kontraktowanie szersze, kontraktowanie większe.

Nie chciałbym również komentować sytuacji możliwego przenoszenia pieniędzy z zadań istniejących, dlatego że przywykłem raczej do dyskusji na temat tego z których zadań na które, a nie do dyskusji generalnych. Kiedy przychodzi do dyskusji, z których zadań na które, to ta faza dyskusji „z których" robi się rzeczywiście niezwykle ożywiona i gorąca, dlatego że okazuje się, iż nie ma skłonności do tego, aby niektórym realizowanym inwestycjom zabierać środki. Funkcjonujemy w warunkach limitu ustalonego przez Ministra Finansów. W związku z czym przeznaczając na jedne tytuły pieniądze, musimy to robić w ramach limitu. Jeżeli limit jest wyczerpany, a za taki należy uznać ten limit, to musimy to zrobić po prostu z innych zadań.

Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy, o którym pan przewodniczący Andrzej Adamczyk wspomniał, to jest to zakres objęty załącznikiem nr 1 do programu budowy dróg krajowych, a więc dokumentu, który ma charakter rozporządzenia Rady Ministrów i jako taki, przepraszam, uchwały Rady Ministrów, i jako taki ma walor obowiązujący. Nie ma tu niczego co byłoby w jakiś sposób nieuzgodnione, nieproponowane czy niedyskutowane w ramach publicznej dyskusji nad programem budowy dróg krajowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, *ad vocem* pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski; proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż, panie ministrze, jesteśmy w takiej sytuacji, że jakby ministerstwo w jednej części zrozumiało o co nam chodzi, kiedy prosiliśmy w ubiegłym roku, że chcemy aby do budżetu w odpowiednim czasie, zgodnie zresztą z ustawowymi zapisami, odpowiednie dokumenty były załączone, a w drugiej części, że nie. Kwestia jest, że o żadne dane wrażliwe nam tutaj nie chodzi, panie ministrze. To jest pytanie o to, dlaczego po prostu nie chcecie nam pokazać, bo jeżeli dostajemy w formie…Właściwie już powinna być przyjęta terminowo, ale już się cieszymy z tego, że w formie projektu uchwały do zatwierdzenia jest program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego na 2012 rok, gdzie w uzasadnieniu każda inwestycja jest rozpisana jakby wstępnie co będzie w przyszłej specyfikacji przetargowej, która nigdy nie jest tajna i nie ma żadnych danych wrażliwych.

Jeśli tak do tego podejdziemy, to też Fundusz Kolejowy jest elementem przygotowywanym, tak jak Krajowy Fundusz Drogowy, przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Jest częścią pracy Banku Gospodarstwa Krajowego. Potrafiliśmy to otrzymać w formie tabelarycznej rozpisanej na poszczególne inwestycje, z zapisami ile, w jakich latach dana inwestycja jest planowana, ile z tego będzie w tym roku, bo rozumiem, że jest pewien program budowy dróg krajowych i autostrad, ale jaka jest jego realizacja i ile w danym roku środków będzie przeznaczonych, to właśnie znajduje się w rocznym programie Funduszu. Dostajemy dodatkowo jeszcze w formie uzasadnienia; mamy każdy z tych punktów bardzo dokładnie rozpisany, co on spełnia, dlaczego w tym miejscu raz na tę robotę kładziemy większy nacisk, na inną nie.

Taki dokument dostajemy z tego samego resortu, a z drugiej strony dokument dotyczący Krajowego Funduszu Drogowego – nie. I tenże Fundusz Kolejowy, to jest tylko 1.000.000 tys. zł, mówię tylko i aż 1.000.000 tys. zł. A z drugiej strony Krajowy Fundusz Drogowy to jest tylko, ale aż prawie 31.000.000 tys. zł. I tutaj takiej „rozpiski", jak raz z tego samego resortu, nie dostajemy. I to jest dla nas problem, dlaczego nie dostajemy tego dokumentu i co w drugiej części dotyczącej 31.000.000 tys. zł jest takiego, że nie można nam tego napisać i uzgodnić. To zostało uzgodnione z ministrem finansów, bo jest to projekt uchwały Rady Ministrów. Zanim taki projekt trafi do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, jest wcześniej uzgodniony międzyresortowo.

Tymczasem tej drugiej części nie dostajemy. Gdzie jest przyczyna sporu? Właśnie nam o to chodzi. Gdzie jest przyczyna sporu między ministrem finansów, między ministrem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w procesie uzgodnień, że do tego w terminie ustawowym nie dochodzi. My posłowie chcielibyśmy wiedzieć, dlaczego to się przed nami kryje. Jeżeli minister finansów nie chce programu związanego z realizacją Krajowego Funduszu Drogowego uzgodnić, który proponuje minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, to niech dzisiaj przedstawiciel resortu powie, dlaczego nie chce tego uzgodnić, dlaczego tego dokumentu nie otrzymujemy. Bo, panie ministrze, to co pan przed chwilą powiedział w stosunku do zrealizowanej części, to jest tylko takie sobie ble-ble Nie chcemy, bo jeżeli tego typu dane, które tu są podane, nie stanowią danych wrażliwych, to podajcie nam je tylko w takim zakresie, jak to jest przygotowywane do specyfikacji przetargowej. Nie chcemy nic innego. A to nie są żadne dane wrażliwe. Dlatego też po prostu trzeba to w końcu posłom powiedzieć. A może już posłowie koalicji rządowej wiedzą i dlatego cicho siedzą, ale wtedy są już w ogóle złamane wszelkie zasady parlamentaryzmu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie chcę kontynuować tej dyskusji. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski prosił o wypowiedź *ad vocem*. Tylko chciałbym, abyśmy odpowiedzieli na pierwszą serię pytań. Jeśli państwo będziecie niezadowoleni z tych odpowiedzi, to wtedy udzielę dalej głosu. Jak powiedziałem, dajmy najpierw szansę stronie rządowej odpowiedzieć na te pytania, które zostały już zasadne. A nie było jeszcze odpowiedzi na wszystkie pytania. Jeszcze do kwestii drogowych pan dyrektor Lech Witecki. Proponuję, byśmy zamknęli kwestie, które dotyczą generalnie drogownictwa, a później poprosimy o część kolejową. Proszę, pan dyrektor Lech Witecki; proszę bardzo.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Część drogowa będzie. Witam, Lech Witecki. Było pytanie o konkrety dotyczące elektronicznego systemu poboru opłat, na który umowa została podpisana w końcu października 2010 roku. I była mowa o wydatkach 2010 roku i o wpływach, jakie były w latach 2010 i 2011. Wydatków w 2010 roku nie było, bo oprócz podpisania umowy, tak naprawdę, pierwszy kamień milowy, to była demonstracja systemu, którą przeprowadziła firma Kapsch. Rok 2011 to był ten moment, kiedy wydatki zostały poczynione na ten system i do końca roku planujemy wydatkować kwotę 595.000 tys. zł.

Wpływy według stanu na wczoraj, na 19 grudnia br. to jest niespełna 370.000 tys. zł z tego systemu. Tak jak wspomniał pan minister Radosław Stępień, umowa została podpisana na osiem lat i łączna wartość kosztu po rozbudowie całego systemu, to jest 4.900.000 tys. zł. Wpływy na przyszły rok z tego elektronicznego systemu poboru opłat,

to jest ponad 1.200.000 tys. zł. To, na co chciałbym zwrócić uwagę; planując wpływy braliśmy…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Ile? 1.000.000 tys. zł? A w tym dokumencie jest 1.130.000 tys. zł, panie dyrektorze. I o to właśnie nam chodzi.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Ale w którym dokumencie, panie pośle?

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

W tym, który podpisał pan minister Jarmuziewicz, także w pańskim imieniu.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Ale ja powiedziałem około 1.200.000 tys. zł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale prosiłbym bardzo o możliwość…

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Jeszcze jedna ważna informacja…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

…możliwość zakończenia wypowiedzi spokojnie. Nie denerwować się, proszę bardzo.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Wpływy na ten rok na prawie 370.000 tys. zł, to są wpływy, które pochodzą z drogowej sieci obecnie obowiązującej i objętej poborem opłat, tj. 1560 km. Obecnie mamy zarejestrowanych w systemie ponad 641 tysięcy pojazdów.

Było jeszcze pytanie o program operacyjny „Infrastruktura i środowisko", o refundację z Komisji Europejskiej. Mam dla państwa tak naprawdę cztery najważniejsze informacje. Wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu refundacji w 2011 roku ze środków budżetu europejskiego; ta kwota wniosków złożonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad to jest ponad 10.000.000 tys., dokładnie 10.275.000 tys. zł. Decyzje wydane przez Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej to ponad 7.000.000 tys. zł. Kwota refundacji, która wpłynęła do Krajowego Funduszu Drogowego, to ponad 6.000.000 tys. zł. I refundacja według planu, jaką Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała zrobić, to jest 10.035.000 tys. zł. Tak że plan został zrealizowany jeszcze w listopadzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeśli państwo pozwolicie, przychylę się do tych głośnych wypowiedzi moich koleżanek i kolegów, żeby uporządkować i zakończyć kwestie dotyczące generalnie drogownictwa. Więc jeżeli macie państwo uwagi, to proszę bardzo. Żebyśmy nie skakali. Kolej za chwilę. Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proszę państwa. Mówiłem o nonszalancji poprzednio albo o niekompetencji, bo gdybyście państwo czytali protokoły z poprzednich dwóch posiedzeń okołobudżetowych, to my trochę zdanie zmieniliśmy, i posłowie koalicji i opozycji, a przedstawiciele resortu nie do końca. Rozumiem, swoją wersję trzymacie. Jestem tylko skromnym ekonomistą, który czyta na przykład prognozę obsługi długu publicznego, którą przygotował minister finansów. I tam jest pełen profesjonalizm, coś widać, coś słychać. Tutaj słyszymy, że 1.000.000 tys. czy 1.130.000 tys. w dokumentach rządowych, to jest żaden kłopot. To się tak zmienia; raz jest, raz nie jest. Nie jest, to jest poważna sprawa.

W związku z tym powiem tak. Po pierwsze, apeluję do Najwyższej Izby Kontroli, aby uruchomiła kontrolę w tym obszarze; jesteśmy to winni. Po drugie, prosiłbym bardzo, żeby kierownictwo resortu zastanowiło się nad kontynuowaniem wątku, że Krajowy Fundusz Drogowy, a też trochę w mniejszym stopniu Fundusz Kolejowy, są poza budżetem. Nie w sensie zapisu, ale poza kontrolą publiczną, w tym rozumieniu. Te fundusze są ele-

mentem sektora finansów publicznych. Sejm w ramach swoich obowiązków kontrolnych nie tylko zajmuje się stawką 160 tysięcy złotych wydaną w części Gospodarka morska, tylko także zajmuje się Krajowym Funduszem Drogowym, jako częścią złożoną i pochodną. I teraz skoro tak, i mówię to jako skromny ekonomista, amator – piłkarz, a nie wybitny minister, amator – kolarz; żebyśmy drugi raz nie musieli tego przechodzić.

Panie ministrze, niech pan mi powie. W tym roku zaciągnęliśmy spore pieniądze na zapłacenie wykonawcy e-myta. W której pozycji to jest w przyszłym roku, w obsłudze kredytów i obligacji, czy w pozostałych wydatkach, w tym wydatkach na pobór opłat? Odsetki i raty kapitałowe; jak przychodzi spłata? Bo nie pamiętam jaka to jest umowa, kiedy się zaczyna. Gdzie są odsetki, w której pozycji? Dlatego zrozumcie, że dla ludzi, którzy cokolwiek kumają, użyję tego najbardziej prostego określenia, tego typu informacja o 30.000.000 tys. jest po prostu przykładem delikatnie mówiąc czegoś takiego, co ten… Gdybyście o tym nie wiedzieli z naszych spotkań dwa lata temu, rok temu, to można by było jakby przejść koło tego w miarę obojętnie, ale to rozumiecie. Dziwię się, że z jednej strony jest na dobrym profesjonalnym poziomie przygotowany dokument dotyczący deklaracji tego co wydarzy się w Funduszu Kolejowym, przecież publicznie Polskie Linie Kolejowe są jak Polska długa i szeroka ganione, że opóźniają wykorzystanie pieniędzy unijnych, bo są nieprzygotowane, bo nie mają… I tylko ludzie, którzy wiedzą o co chodzi, wiedzą, że jest to obraz zbyt mylący i tylko jednostronny. Z drugiej strony w obszarze, gdzie macie naprawdę czym się pochwalić, czyli w przyspieszeniu wykorzystania pieniędzy unijnych w drogownictwie krajowym, okazuje się, że nie chcecie tego pokazać.

Jakże inaczej by wyglądała nasza dyskusja, gdyby był kawałek profesjonalnego dokumentu, w którym byłoby napisane: w tym zadaniu – zadanie wykonane, do wypłacenia 28 milionów, w tym zadaniu – zadanie do dokończenia itd. A w tym zadaniu była powódź i jest opóźnienie. Cóż to takiego szkodzi, żeby uczciwie o tym bardzo trudnym procesie inwestycyjnym, po trudnym roku 2011, rozmawiać racjonalnie? I o to proszę właśnie, o tego typu kompetencje w tym obszarze, bo tak to tworzymy wrażenie, że oto coś tam jest niejasne, nieczytelne, nie wiemy, a może ktoś wie, a inny nie wie itd. itd. Tworzy to zupełnie na starcie nowej kadencji bardzo przykre relacje pomiędzy sejmową Komisją Infrastruktury właściwą dla spraw transportu, a realizującą to jednostką rządową i jej agendami. Proszę, żeby po prostu na spokojnie w tych nowych relacjach, które są przed nami, wyjść naprzeciw tym oczekiwaniom, bo tak będziemy mieli nieustające, w trybie nadzwyczajnym zwoływane, posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, na których będziemy powtarzać to, co było pod koniec zeszłej kadencji. Apeluję do pana ministra, żeby wyjść naprzeciw oczekiwaniom sejmowej Komisji Infrastruktury w zakresie funkcji kontrolnych i dostawania do informacji publicznej, bo za chwilę możecie państwo być zalani trzystu pismami ze strony posłów, którzy się upomną w ramach uprawnień już nie Komisji Infrastruktury, tylko zwykłego posła jako osoby, o informację publiczną. I każdy dziennikarz się do was zwróci i będziecie musieli takiej informacji udzielić, a jeśli nie, to będziecie musieli płacić kary. Nie rozumiem dlaczego wokół tego obszaru stosujecie takie zupełnie zmasowane, niezrozumiałe, nieczytelne zachowanie. Proszę o zmianę tego zachowania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. W tej części jeszcze? Pan poseł Michał Wojtkiewicz; proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie ministrze, zadałem pytanie proste o Krajowym Funduszu Drogowym. Chodzi o pozostałe wydatki. To jest kwota 2.600.000 tys. zł. Wydawało mi się, że – panie ministrze – powinien pan wiedzieć, a jeżeli pan nie wie co pod tym hasłem się kryje, to proszę pisemnie mi odpowiedzieć, bo inaczej tak samo też będę dochodził; interpelacje, zapytania. To co przed chwilą powiedział poseł Piechociński. Jest też takie przysłowie rosyjskie, ale nie będę cytował, naprawdę nie obraźliwe, ale które też charakteryzuje stosunek posła i ministra. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W części drogowej mam pytanie. Proszę o bardzo konkretną odpowiedź. Jakie kwoty przewidywane są w tym roku do wydatkowania na bieżące utrzymanie dróg krajowych? Proszę o podanie kwot netto na bieżące utrzymanie dróg krajowych. I jakie kwoty planowane są w budżecie na rok przyszły? W żaden sposób z materiałów, które zostały przedłożone, taki rachunek bezpośrednio nie jest czytelny. To jest jedno pytanie.

Pan dyrektor Lech Witecki był łaskaw w swojej wypowiedzi stwierdzić, że w tym roku odbyła się, czy odbywa się, bo nie wiem czy to jest czas teraźniejszy czy przeszły, demonstracja elektronicznego systemu poboru opłat. Mam pytanie: czy w ramach tejże demonstracji były pobierane kary umowne za opóźnienie wdrożenia tego systemu? Kiedy wpłacono ostatnią karę? Czy system działa już w sposób właściwy, czy też nie? I proszę, aby pan dyrektor potwierdził powtórnie lub zaprzeczył; czy Skarb Państwa, czy z funduszy budżetowych, pozabudżetowych lub jakichkolwiek innych funduszy kontrolowanych przez państwo, firma montująca ten system, instalująca ten system, otrzymała jakiekolwiek wynagrodzenie? Jeżeli tak, to na jakiej wysokości? Przepraszam; w jakiej wysokości?

Korzystając, że jestem przy głosie, nie mogę zadać jednego z pytań regionalnych, ale niezmiernie istotnych dla funkcji komunikacyjnych państwa. Nie wiem, czy strona rządowa udzieliła odpowiedzi panu posłowi Gowinowi, obecnemu ministrowi sprawiedliwości, panu posłowi Rasiowi i innym parlamentarzystom stronnictwa rządzącego, parlamentarzystom Małopolski, a szczególnie krakowskim na temat inwestycji pod nazwą S-7 w granicach administracyjnych miasta Krakowa. Z informacji, które do mnie docierały, wymienione osoby potwierdzały, że ta inwestycja będzie realizowana. Nie widzę nigdzie informacji na ten temat. Może pan poseł Żmijan będzie łaskaw mi dostarczyć jakieś zapiski, tak jak przed momentem, na temat projektowanej inwestycji S-7 w granicach administracyjnych Krakowa czy też innych inwestycji Małopolski, które były deklarowane w tym systemie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Po prostu, panie przewodniczący, myślę, że można liczyć na pana przewodniczącego Żmijana. Zawsze. Pani poseł Anna Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam również pytanie o charakterze regionalnym. Otóż informacja zatytułowana „Wpływy i wydatki Krajowego Funduszu Drogowego w 2012 roku" jest napisana w sposób tak zwięzły, żeby się tego Norwid nie powstydził. Powiem szczerze, że przy 25.000.000 tys. zł, bo taka kwota jest tutaj w tym zestawieniu podana: wydatki, w tym wydatki na inwestycje drogowe – 25.271.000 tys. zł. To taka, przepraszam za wyrażenie, „rozpiska", gdzie są tylko wyszczególnione te inwestycje, to jest naprawdę bardzo lakoniczny materiał. W związku z powyższym mam szczegółowe pytanie. Mianowicie, pod koniec pierwszej strony jest wyszczególnione zadanie „Budowa drogi S-7 Myślenice-Lubień z obwodnicą Lubienia". Jaka kwota jest temu przyporządkowana i jaki jest tam planowany zakres robót? I podobne informacje; proszę o podanie w odniesieniu do zadania wyszczególnionego na stronie drugiej „Budowa obwodnicy Robczyc na drodze nr 4". Dla tych dwóch zadań poproszę o kwotę i zakres prac.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo w tej części dotyczącej jeszcze inwestycji drogowych. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, chciałem przypomnieć, że zadałem pytanie dotyczące spraw odszkodowań, ich wysokości i tak cierpliwie czekam. Natomiast chciałem tylko doprecyzować, że tu przede wszystkim chodzi o sytuacje, w których były zajmowane grunty rolne pod drogi ekspresowe. Wówczas ten współczynnik zmiany był bardzo niekorzystny dla właścicieli gruntów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma więcej zgłoszeń. Wrócimy teraz do odpowiedzi ze strony rządu. Proszę bardzo. Pan dyrektor Witecki najpierw? Tak?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Radosław Stępień:

Odpowiem na pytania dotyczące odszkodowań, ale chciałem zgłosić jeszcze krótką uwagę na temat relacji pomiędzy dwoma dokumentami, o czym tu była mowa, a warto na to spojrzeć. Natomiast jeżeli chodzi o bieżące utrzymanie dróg, wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat i sankcje, które zostały zastosowane, poproszę o odpowiedź generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Również w odpowiedzi pani poseł powiem w jaki sposób plan finansowy jest konstruowany. I oczywiście stosownych wyjaśnień, nawet na piśmie, udzielę w sprawie tych dwóch inwestycji.

Jeżeli chodzi o odszkodowania, zaczynając od końca, to zmiana zasad dotyczyła przede wszystkim urealnienia wartości gruntów w taki sposób, aby ich wartość była adekwatną do tej, która występuje w obrocie. Bierze się to z generalnej zasady odszkodowania, jaką jest kompensata wartości rzeczywiście utraconej. Skarb Państwa nie powinien ponosić w takim wypadku ciężarów przekraczających wartości, które uzyskuje dany grunt w obrocie. Stąd też taka a nie inna metodologia tych wycen.

Jeżeli chodzi o stosunek obu dokumentów, czyli Krajowego Funduszu Drogowego i dokumentu, który jest przygotowywany przez Fundusz Kolejowy, one z ustawy mają dwa różne charaktery. Dokument, który jest przygotowany z ustawy o Funduszu Kolejowym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Radosław Stępień:

To znaczy, że mogę, panie przewodniczący… Dziękuję. Ponieważ są to dwa różne dokumenty opisane w dwóch różnych aktach prawnych, mają różną strukturę i różny charakter. Plan finansowy, jak sama nazwa wskazuje, jest planem pokazującym przepływy finansowe po stronie przychodów i wydatków, natomiast program dla Funduszu Kolejowego jest z definicji swojej planem rzeczowo-finansowym. W 2009 roku podczas zmiany ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym, zmieniono charakter dokumentu na plan finansowy. Różnica wynika z ustaw, a nie z naszego podejścia do takiej czy innej metodologii, z czym można się zapoznać, analizując podstawy prawne zarówno Krajowego Funduszu Drogowego, jak i Funduszu Kolejowego.

To tyle, jeżeli chodzi o relacje. I nie ma tu żadnej złej woli ze strony rządu co do udzielania informacji, tym bardziej że plan finansowy to plan, który posługuje się dokładnie tym samym załącznikiem, który został państwu udostępniony. Więc nie ma tu różnicy pomiędzy załącznikiem zakresu rzeczowego do planu finansowego a załącznikiem, który państwo trzymacie w ręku.

Co do drogi S-7, tego odcinka krakowskiego, to znajduje się on w załączniku nr 1A do programu budowy dróg krajowych, a więc jest inwestycją, którą można rozpocząć przed rokiem 2013, o ile będzie zabezpieczone finansowanie na tę inwestycję. Program budowy dróg w zakresie przetargów, które zostały już zamknięte oraz zadań, które zaczęły być rozliczane, jest w trakcie bilansowania się. I po zamknięciu strony finansowej programu, czyli wtedy kiedy ostatnie przetargi ustalą wartości poszczególnych zadań, jeżeli takie środki będą, to one będą oczywiście dysponowane, ale dopiero wtedy. Status drogi S-7 nie zmienił się w ostatnim czasie, pozostaje ona w załączniku 1A jako możliwość przygotowana do realizacji.

Co do pozostałych pytań dotyczących elektronicznego systemu poboru opłat i kar oraz środków na bieżące utrzymanie dróg, poproszę generalnego dyrektora. Co do Robczyc i Lubienia, to są inwestycje zakończone w trakcie rozliczenia, a więc są to kwoty rozliczeniowe, które wchodzą do Krajowego Funduszu Drogowego. Może jeszcze przytoczę, jak wygląda to finansowanie, bo może rzeczywiście jest to też pole naszego nieporozumienia.

Otóż, Krajowy Fundusz Drogowy operuje finansowaniem strumieniowym, a więc nie przypisując do konkretnej inwestycji, a jedynie bilansując wartość inwestycji i zapewniając im odpowiednie strumienie pieniężne, które to finansują, a więc to jest metodo-

logicznie inna konstrukcja dokumentu. Stąd, być może, rzeczywiście takie rozbieżne oceny dla potrzeb Komisji Infrastruktury.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddałbym głos panu dyrektorowi Witeckiemu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo krótko. Panie ministrze. Miałem nadzieję, że po debacie sprzed roku pan zmieni zdanie. Przed rokiem głównym problemem była data; przed 30 października. Cytuję część z pańskiej wypowiedzi z posiedzenia Komisji Infrastruktury z października ubiegłego roku. „Krokiem następnym jest pokazanie owych wydatków od strony przychodowej i od strony wydatkowej do dnia 31 października zgodnie z ustawą uchwaloną przez Sejm. Wówczas dyskusja na temat tego, jaki kształt ma dany program drogowy będzie miała charakter merytoryczny i konkretny”.

Panie ministrze. Wówczas rozbijaliśmy się o datę, o dzisiaj rozbijamy się o inne powody, a cel jest dokładnie taki sam, o czym mówił pan przewodniczący Tchórzewski – nie przedstawić Wysokiej Izbie szczegółowych informacji na temat przepływów, planu czy też dochodów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że teraz *ad vocem* pana ministra, dobrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Radosław Stępień:

Nie umiem polemizować z argumentami dotyczącymi liczby stron czy wagi dokumentów w sensie fizycznym. Natomiast ten dokument pojawił się właśnie w wyniku naszych ustaleń.

Dla przypomnienia, w poprzednim roku nie przedstawiono tych informacji, wychodząc z założenia, że skoro mamy debatę budżetową, a mówimy o funduszu pozabudżetowym, to dokumentów funduszu pozabudżetowego nie dołącza się do debaty budżetowej. Biorąc pod uwagę to, co ustalaliśmy w zeszłym roku na posiedzeniu Komisji, resort przedstawił syntetyczne zestawienie przychodów, wydatków oraz zadań rzeczowych, jako dokument towarzyszący debacie budżetowej, ponieważ Krajowy Fundusz Drogowy częścią budżetu nie jest.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Witecki; proszę bardzo.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Dziękuję bardzo. Od razu tłumacząc panu posłowi Adamczykowi rok 2010. Otrzymałem wcześniej pytanie, jakie były wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat w roku 2010 i w roku 2011.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, ewidentna pomyłka. Przecież system teoretycznie ma funkcjonować od 1 lipca 2011 roku, a funkcjonuje bodajże od 7-go czy 10-go lipca pokracznie, a w miarę dobrze dopiero od września. Przepraszam, pomyłka: chodziło mi oczywiście o 2011 rok.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Dobrze. To nie była pomyłka w pana pytaniu, panie pośle, bo pan powiedział, że od 2011 roku, kiedy mówiłem o demonstracji systemu. Demonstracja systemu była w roku 2010 i wtedy rzeczywiście żadnych wpływów nie było. Wpływy zostały odnotowane w roku 2011 i to są wpływy na poziomie 370.000 tys. zł, z planowych 400.000 tys. zł do końca roku. Jesteśmy bardzo bliscy tego, żeby zrealizować plan wpływów.

Jeżeli chodzi o kary; na dzień dzisiejszy kary, jakie zostały zapłacone przez firmę Kapsch, to jest 2.260 tys. zł i to są kary za dwa dni opóźnienia, bo pamiętajmy o tym, że system został uruchomiony 3-go lipca, a nie 1-go, plus dodatkowo uchybienia związane między innymi z opóźnieniem raportów z realizacji tego systemu. Obecnie kary są roz-

patrywane i naliczone przez Generalną Dyrekcję, natomiast jeszcze nie została rozstrzygnięta kwota tych kar; kary naliczone przez Generalną Dyrekcję to jest 4.500 tys. zł. I to są kary związane z opóźnieniami w przekazywaniu środków, na przykład półdniowymi, przez firmę Kapsch, w całym okresie funkcjonowania systemu od 3 lipca 2011 roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, proszę w takim razie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego w publikacjach medialnych, teraz nie jestem w stanie cytować wypowiedzi i przypisać tych wypowiedzi konkretnym osobom, przedstawicielom czy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czy resortu infrastruktury, więc dlatego w tych wypowiedziach w tydzień czy w dwa tygodnie po uruchomieniu systemu, który na początku faktycznie nie działał a później działał bardzo wadliwie, stale uspokajano nas informacjami, że za każdy dzień zwłoki firma, która instaluje system, płaci kary umowne w wysokości 1.000 tys. zł? A pan dyrektor mówi o 2.200 tys. zł wpływu. Rozumiem, że to są niecałe trzy doby rozliczone w karach umownych.

Proszę wyjaśnić w szczegółach kwestie wpływów z tytułu kar umownych i funkcjonowania tego systemu. Dlatego też o to proszę, że brałem udział, nie ja jeden zresztą spośród parlamentarzystów, w konferencji zorganizowanej w październiku, gdzie transportowcy podawali informacje, które być może w zderzeniu z tymi, które pan podaje, będą się kwalifikowały…Wówczas już publicznie na tej konferencji mówiono być może o konieczności złożenia zawiadomienia do prokuratury. I to nie tylko w tym duchu wypowiadali się posłowie obecnej opozycji, ale także i obecnej koalicji. Bardzo proszę także o szczegółowe informacje na temat elektronicznego systemu poboru opłat, które teraz pan podaje, bo rozumiem, że to w jakiejś mierze może być materiał dowodowy. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie dyrektorze.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Proszę państwa. Jeżeli chodzi o te dwudniowe opóźnienie, rzeczywiście w umowie zostało zapisane wprost, że za każdy dzień opóźnienia i niedziałania systemu jest kara 1.000 tys. zł. O dwa dni opóźniło się oddanie systemu, stąd naliczone dwa miliony, o których mówiłem. Kwota 260 tysięcy to są kary za opóźnienia związane z przekazywaniem raportów, które były naliczone wykonawcy systemu, firmie Kapsch.

Co się działo później? Mieliśmy system, który nie był w 100% szczelny, to znaczy nie było kompletu bramownic. Instalowanie kompletu bramownic zostało zakończone, o ile dobrze pamiętam, chyba w październiku, to musiałbym sprawdzić, tego roku. I czekamy trzy miesiące na doprowadzenie do pełnej funkcjonalności systemu, jeżeli chodzi o jego szczelność. W momencie, kiedy zakończy się obserwacja trzech miesięcy, wtedy firma Kapsch będzie nam zwracała, wyrównywała utratę przychodów związaną z nieszczelnością systemu na początku, kiedy wszystkie bramownice nie funkcjonowały na naszych drogach. I to się wszystko obecnie dzieje.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że zamknęliśmy część drogową. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałem tylko powiedzieć, że odpowiedź pana ministra jest dalece niesatysfakcjonująca odnośnie do odszkodowań, gdyż ona stwierdziła tylko tyle, że odszkodowania powinny być sprawiedliwe i na tym koniec. W przypadkach, które znam nie odnoszą się do zasady, którą pan minister przedstawił. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do kolei. Proszę bardzo, pan prezes Zbigniew Szafrański. Prosimy bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zbigniew Szafrański:

Wysoka Komisjo. Może po kolei, zaczynając od pytań pana posła Piechocińskiego. Środki na utrzymanie sieci kolejowej są zapisane w projekcie Strategii dla transportu kolejowego na rok 2012 i wynoszą 1.175.000 tys. zł plus 70.000 tys. zł z Funduszu Kolejowego. Razem jest to 1.274.000 tys. zł. W chwili obecnej pokrywają one 28% kosztów operacyjnych działalności spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W tym roku mamy nadzieję dopracować się, tak jak został w ubiegłym roku przyjęty przez Radę Ministrów wieloletni program inwestycji kolejowych, wieloletniego programu utrzymania sieci kolejowej, który będzie alokował te środki na poszczególne linie kolejowe.

Jeśli chodzi o program operacyjny „Infrastruktura i środowisko"; w sposób istotny zostały przyspieszone kontraktacje projektów. W 2009 r., kiedy obejmowałem prezesurę w Polskich Liniach Kolejowych, podpisaliśmy umowy na łączną wartość 771.000 tys. zł, bo nie było dobrze przygotowanych studiów wykonalności. Rok 2010 po obróbce dokumentacji wstępnej skutkował już kontraktami na łączną wartość 5.748.000 tys. zł, a rok 2011– 5.648.000 tys. zł. Na dzień dzisiejszy mamy zakontraktowane z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko" 12.246.000 tys. zł. „Na biegu" są trzy kontrakty, z tego dwa duże: Warszawa – Rembertów – Tłuszcz – Sadowne Węgrowskie, linia 75, na kwotę 2.300.000 tys. zł i Poznań – Czempin na linię 59 – 1.000.000 tys. zł. plus jeszcze most pod Bielawą Dolną na Nysie Łużyckiej, czyli prawie 3.300.000 tys. zł. Z tych dużych projektów w zasadzie zostaje się jeden tylko. Jest to modernizacja linii nr 8 Warszawa – Okęcie – Radom. Po odbiorach dokumentacji, co jest planowane na II i III kwartał przyszłego roku, podejmiemy prace budowlane w trybie tak zwanego czerwonego flika. To będą w zasadzie wszystkie duże projekty objęte programem operacyjnym „Infrastruktura i środowisko".

Oczywiście, mamy na względzie możliwość wykorzystania środków unijnych również na projekty typu rewitalizacja, czyli przywrócenie pierwotnych parametrów linii kolejowych. Chciałem podkreślić, że rewitalizacja nie oznacza byle jakiej modernizacji, tylko modernizację, która nie podnosi parametrów technicznych ponad to, co było przewidziane przez projektanta, dzięki czemu unikamy skomplikowanych i czasochłonnych ocen oddziaływania na środowisko. Takim projektem testowym, w sensie jak formalnie mają wyglądać dokumenty, które składamy do SUPT i potem do Komisji Europejskiej, jest odcinek linii 18 Toruń – Bydgoszcz, element tzw. projektu BCity. W grudniu ogłosimy przetargi na roboty budowlane i na inżyniera kontraktu, a w styczniu będziemy składać wnioski o kolejne projekty. Mamy na dzień dzisiejszy przygotowaną listę projektów rewitalizacyjnych na kwotę prawie 2.200.000 tys. zł.

Jeśli chodzi o wydatki z Funduszu Kolejowego, pytał o to pan poseł Żmijan. Dokładne prognozy wpływów są w posiadaniu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Na tej podstawie jest budowany plan wydatków, który jest ujęty w wieloletnim programie inwestycji kolejowych. Program ten obejmuje wszystkie źródła finansowania, a zatem budżet zarówno w części krajowej, jak i w części europejskiej, jak również Fundusz Kolejowy, z tym że średni wpływ rocznie jest osiemset kilkadziesiąt milionów złotych. Od tego przede wszystkim trzeba odjąć bardzo duży wydatek, jakim jest spłata zadłużenia PKP SA. To są kwoty od 350 do 500.000 tys. zł. W różnych latach różnie to się kształtuje, w zależności od tego jak przypadają spłaty odsetek. Stąd reszta jest przeznaczona na projekty kolejowe, z tym że Fundusz Kolejowy jest dosyć elastycznym narzędziem finansowania inwestycji kolejowych, ponieważ listę projektów ustala Rada Ministrów w drodze uchwały. My nierzadko kilkakrotnie występujemy o zmianę tej listy, kiedy chcemy przesunąć środki na przykład w wyniku oszczędności na przetargach.

Pan poseł Bogdan Rzońca pytał o projekty współfinansowane przez samorządy. Nie bardzo się mogę zgodzić ze stwierdzeniem, że to są szczątkowe projekty za kilka milionów złotych. Tych projektów jest łącznie 24 na łączną kwotę 1.558.000 tys. zł. Z tego średnio sześćdziesiąt kilka do siedemdziesięciu kilku procent jest wkładem z Unii Europejskiej, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Ten procent jest różny w różnych województwach, to nie jest identyczna kwota. Resztę stanowi wkład z Funduszu Kolejowego.

Dnia 1 października mieliśmy zakończony i oddany do ruchu pierwszy taki projekt. Była to rewitalizacja linii kolejowej Łowicz Przedmieście – Zgierz. Na linię, która w zasadzie przeznaczona była do zamknięcia z uwagi na stan techniczny, od 1 października marszałek zamówił sześć kursów pociągów pasażerskich i od grudnia nawet tę trasę potraktowaliśmy jako objazdową dla pociągów pospiesznych. Drugim przykładem jest linia kolejowa Poznań Wschód – Wągrowiec. 9 października byłem osobiście nawet na otwarciu, bo to jest trochę moje dziecko. Był to pierwszy projekt podpisany w Polsce na rewitalizacją linii kolejowej, która też była tak zwaną drewnianą linią. W tej chwili, można powiedzieć, jest to linia życia, bo jest drogą dojazdową do Poznania od strony północnej. Nie wszystkie prace zostały zakończone, ale już na tej linii podjęliśmy ruch pociągów z prędkością 90 km/godz. W II kwartale przyszłego roku wprowadzimy prędkość 120 km/godz. Na niejednej magistrali chcielibyśmy mieć taką prędkość.

Oczywiście są projekty, dla których trwa opracowanie dokumentacji, a roboty budowlane rozpoczną się w roku przyszłym. To są takie projekty, jak na przykład Gdynia –Kościerzyna, Reda – Hel i kilka innych. Są też projekty z regionalnych programów operacyjnych, których nie ma jeszcze w wieloletnim programie inwestycji kolejowych, ponieważ on ma horyzont czasowy do roku 2013. Natomiast na przykład dosyć głośny ostatnio przykład łącznicy Czarjnca – Włoszczowa Północ, którą jesteśmy jak najbardziej zainteresowani ze względów środowiskowych, ponieważ obserwacja wegetacji musi trwać rok plus raport środowiskowy; to jest praktycznie półtora roku. Lądujemy z pracami budowlanymi właściwie już w końcówce roku 2014. W związku z tym projekt się pojawi dopiero kiedy będzie modyfikacja wieloletniego programu inwestycji kolejowych.

Jeśli chodzi o linię kolejową nr 25, sam byłem inicjatorem współfinansowania tego studium wykonalności na odcinek Tarnobrzeg – Mielec – Dębica; 30% marszałek, 30% spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, 30% zainteresowane samorządy. Jesteśmy jak najbardziej zainteresowani realizacją tego projektu, z tym że linia kolejowa nr 25 na tym odcinku nie jest linią znaczenia państwowego, w związku z tym nie mogą być na nią kierowane środki z budżetu państwa. Jedyna możliwość sfinansowania tego zadania, to jest regionalny program operacyjny kolejnej perspektywy plus Fundusz Kolejowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Elżbieta Pierzchała, proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie prezesie, mam dwa pytania do pana. Czy przewiduje pan dofinansowanie samorządów w zakresie zakupu i modernizacji pasażerskich pojazdów kolejowych? Chciałabym także zapytać o połączenie kolejowe Katowice –Pyrzowice. Jak wygląda sytuacja z tym projektem, który był realizowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko? Czy jest szansa na jego realizację? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bogdan Rzońca; proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Akurat bardzo się cieszę z wypowiedzi pana prezesa Szafrańskiego. Troszkę się nie zrozumieliśmy, bo ja nie powiedziałem, że te nakłady są szczątkowe. Absolutnie, dobrze pamiętam współpracę z panem prezesem w tym obszarze i myślę, że trochę udało się zrobić. Natomiast chodzi mi o tę rzecz, że są dokumentacje, jak na przykład na linię 106 albo na linię 108. I na tych odcinkach gdzie jest dokumentacja, realizacja jest szczątkowa, co powoduje wrażenie, że są remontowane odcinki po dwa-trzy kilometry na długiej linii, a wiemy o których liniach mówimy, na przykład Stróże – Zagórz czy Rzeszów – Jasło. I dobrze by było, że jak już jest dokumentacja przygotowana, a Fundusz Kolejowy, jak pan prezes sam powiedział, jest elastyczny, to dobrze by było zrobić to w całości i bylibyśmy naprawdę zadowoleni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Nie ma więcej zgłoszeń. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes PKP PLK SA Zbigniew Szafrański:

To ja może do tej części infrastrukturalnej. Nie ma jeszcze ostatecznych decyzji, bo będziemy rozmawiać na ten temat z ministrem transportu. W naszej ocenie, zasadne byłoby rozdzielenie projektu Katowice – Pyrzowice na dwie fazy, też z uwagi na upływ czasu. Bo rok 2014 jest bliżej niż nam się wydaje. Warto by było ten projekt w pierwszej kolejności zrealizować na odcinku Katowice – Chorzów Batory – Radzionków, jako rewitalizacja istniejącej linii kolejowej. Natomiast w przyszłej perspektywie pociągnąć linię do Pyrzowic, ale jednocześnie z rewitalizacją i elektryfikacją odcinka linii 182 do Zawiercia, żeby zamknąć pętlę również istotną dla ruchu regionalnego. Wiem, że są pewne jeszcze kwestie i dyskusje dotyczące przebiegu trasy. Wstępnie jestem na 18 stycznia umówiony na spotkanie w Tarnowskich Górach. Myślę, że te kwestie tam wyjaśnimy.

Jeśli chodzi o linię kolejową Rzeszów – Jasło i Jasło – Zagórz. Panie pośle, mam świadomość tego, że to nie jest w pełni kompleksowa modernizacja, szczególnie dotyczy to linii 108 Jasło – Zagórz, ale musieliśmy się wpasować w limity środków, jakie nam przeznaczył marszałek. Jeśli chodzi o odcinek Rzeszów – Jasło, to tam w zasadzie naprawdę modernizacja będzie dosyć kompleksowa. Pozostaną odcinki torów, które rzeczywiście są w dobrym stanie technicznym. Trwają w tej chwili roboty, wykonuje je firma Strabag, która musiała poczekać miesiąc, ponieważ na skutek powodzi uległy opóźnieniu roboty na równoległej, objazdowej linii Tarnów – Stróże. I dopiero jak zeszli wykonawcy z odcinka Tarnów – Stróże, mogliśmy rozpocząć roboty na odcinku Rzeszów – Jasło. Natomiast na linii Jasło – Zagórz rzeczywiście modernizujemy tylko odcinki, które są w najgorszym, powiedziałbym krytycznym stanie technicznym, szczególnie Tarnowiec – Jedlicze gdzie prędkość pociągów jest ograniczona do 20 km/godz. Natomiast pod koniec października pozwoliłem sobie podpisać pismo do wszystkich marszałków województw z naszą propozycją projektów regionalnych programów operacyjnych w kolejnej perspektywie lat 2014 – 2020. W tej chwili oczekujemy odpowiedzi. Z naszej strony wyszedł dość jednoznaczny sygnał. Sugerujemy te linie kolejowe do ujęcia w regionalnych programach operacyjnych dlatego, że trudno będzie znaleźć jakiekolwiek źródła finansowania dla tych linii. Mamy już pierwsze pozytywne odzewy, między innymi marszałek województwa wielkopolskiego już zadeklarował, że chce ująć w regionalnym programie operacyjnym kolejnej perspektywy odcinek Poznań – Piła. Podpisaliśmy umowę, żeby z oszczędności tej perspektywy zrobić studium wykonalności.

Oceniam, że te projekty bardzo dobrze się rozwijają i naprawdę jest bardzo duża wola współpracy ze strony większości samorządów w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie części 39 – Transport. Zostały zgłoszone dwa wnioski. Pierwszy, dalej idący, pana posła, pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka zmierzający do nieprzyjmowania propozycji rządowych do czasu przedstawienia Komisji szczegółowego planu wydatków Krajowego Funduszu Drogowego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W części 39.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W części 39, o czym mówię. Jeszcze raz będziemy rozstrzygać po otrzymaniu tych materiałów czy ta część budżetowa uzyska pozytywną rekomendację Komisji. Oczywiście, jest drugi wniosek; jeżeli ten nie uzyska akceptacji, będziemy głosować wniosek posła Zmijana o przyjęcie propozycji rządowych.

Proszę bardzo; kto jest za przyjęciem propozycji pana posła Andrzeja Adamczyka, proszę bardzo.

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Przy 9 głosach za, i 14 przeciw wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Kto jest za pozytywną rekomendacją propozycji zawartych w przedłożeniu rządowych dotyczących części budżetowej 39 – Transport? Proszę bardzo.

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Przy 14 głosach za i 8 przeciwnych część budżetowa 39 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Przechodzimy do części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Przypomnę oczywiście koleżankom i kolegom, którzy są po raz pierwszy członkami naszej Komisji, że pod koniec kadencji poprzedniego Sejmu, Komisja Infrastruktury z własnej inicjatywy wspólnie wystąpiła z dezyderatem do Prezesa Rady Ministrów w sprawie konieczności zwiększenia limitu wydatków budżetowych przeznaczonych dla Urzędu Transportu Kolejowego w projektowanym budżecie państwa na 2012 rok. Była to konsekwencja wcześniejszych zmian dotyczących również zapisów ustawowych związanych z funkcjonowaniem Urzędu Transportu Kolejowego i ze zwiększonymi kompetencjami tego Urzędu. Został zgłoszony projekt poprawki przez pana posła Antoniego Mężydłę i innych posłów zmierzający do zwiększenia środków przeznaczonych na działalność Urzędu Transportu Kolejowego na wydatki bieżące i majątkowe o kwotę 10.000 tys. zł z dotacji na realizację zadań inwestycyjnych, a również z dotacji dla PKP PLK SA na dofinansowanie kosztów remontów z części 39, z działu 600. Pan poseł Mężydło taką propozycję składa.

Chciałbym o tym powiedzieć na samym początku, żebyśmy… Myślę, że Komisja pochyli się nad tą propozycją z wielu powodów. Proszę bardzo. Pan przewodniczący Piechociński.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Zwracam uwagę, że dezyderat był przyjęty już w końcówce prac poprzedniej kadencji. Komisja i parlament przyjęły ustawę o interoperacyjności. Pamiętacie państwo, że to nałożyło na UTK dodatkową, olbrzymią liczbę zadań. To nie jest tylko pochodna błędów i braku narzędzi regulacyjnych w zakresie układania rozkładu jazdy; pamiętacie państwo co było rok temu, ale także kwestia, że ten Urząd, ten regulator sukcesywnie realizował nowelizację wprowadzającą rozwiązania europejskie, coraz bardziej trudne, złożone i kosztowne pod względem regulacji na coraz bardziej złożonym rynku kolejowego. Apeluję do państwa o przyjęcie tych propozycji. Mam nadzieję, że Komisja Finansów Publicznych znajdzie trochę inne źródło finansowania, bo nie chciałbym, aby to się odbywało wewnątrz części kolejowej. Znając sposób pracy Komisji Finansów Publicznych prosiłbym o ponadpartyjne porozumienie i poparcie nas, posłów sejmowej Komisji Infrastruktury, dlatego że ten regulator jest najsłabszy z działających regulatorów w Polsce, a także najsłabiej uposażony, jeśli chodzi o możliwości realizowania zadań poparte środkami z budżetu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; czy są inne głosy w dyskusji dotyczącej części 71? Pan poseł Antoni Mężydło; proszę.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Ja bym tylko chciał się odnieść do tej poprzedniej wypowiedzi pana przewodniczącego Piechocińskiego. Panie pośle, zgłosiłem akurat te źródła finansowania z uwagi na to, że mamy kryzys i najprawdopodobniej w przetargach, które będą realizowane w przyszłym roku, ceny na wykonanie remontów i inwestycji będą znacznie niższe. Dlatego uważam, że to jest bardzo bezpieczne źródło pokrycia tych wydatków i do tego się nie przyczepi Komisja Finansów Publicznych, tutaj mamy takie bezpieczeństwo.

Myślę, że jeżeli znaleźliby inne źródło, to można zgłosić jeszcze jeden wniosek o następne 10.000 tys. zł, bo akurat te 21.000 tys., to była kwota ściśle wyliczona, wynikająca z wprowadzenia tych wszystkich regulacji unijnych. W latach 2009-2011 były przecież implementowane u nas aż 22 akty prawne prawa wspólnotowego, przy czym 15 z nich wchodziło do bezpośredniego stosowania. Natomiast sama ustawa z dnia 21 czerwca 2009 r. właściwie wdrażająca trzeci pakiet kolejowy, już w ocenie skutków regulacyjnych zakładała 75 nowych etatów w UTK. To co „zrobiliśmy” w poprzednim roku, to zaledwie 2.000 tys. zł, które wystarczyły na 12 etatów, czyli zrealizowaliśmy 16% potrzeb, które są w Urzędzie Transportu Kolejowego. Myślę, że możemy się pochylić i bezproblemowo przyjąć akurat to źródło finansowania. Nad następnymi 10.000 tys. zł trzeba się zastanowić, czy nie można tych środków wziąć z innych źródeł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, czy ktoś chciałby wypowiedzieć się w tej kwestii? Czy pan minister zechciałby wypowiedzieć się w kwestii…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Po pierwsze, tej poprawki nie widziałem. Po drugie, jak rozumiem, propozycja jest taka, żeby z części 39 przerzucić do innego elementu budżetu odpowiadającego za kolej w inny sposób. W związku z tym mam dylemat; zabrać jednemu i dać drugiemu, a jeden i drugi mój. Dajcie mi chwilę czasu, żebym się tej propozycji przyjrzał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Generalnie wszyscy tu mamy dylematy, ale rozumiemy pana ministra. Panie i panowie posłowie, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia budżetu Urzędu Transportu Kolejowego wraz z poprawką zaproponowaną…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Bo jest pytanie, czy możemy z akcyzy brać sobie tak bezkarnie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście, zdanie ministra rozumiemy, natomiast Komisja wyrazi w głosowaniu swoją wolę, czy chce zwiększyć budżet Urzędu Transportu Kolejowego, znając jego kompetencje, zapisy ustawowe i konieczność funkcjonowania na rynku, który jest coraz bardziej otwarty i funkcjonuje naprawdę w takich warunkach. Urząd Transportu Kolejowego – jak uważamy – należy bardzo mocno wesprzeć. To ja tak uważam, a Komisja wyrazi swój pogląd.

Natomiast proszę być spokojny o źródła finansowania, bo Komisja nie zamyka się tylko i wyłącznie do tego głosowania, natomiast będzie również w kontakcie z Komisją Finansów Publicznych, jeśli będzie zachodziła potrzeba pewnych zmian. Ostateczny głos należy do Komisji Finansów Publicznych i wypracujemy zgodną z przepisami wspólną propozycję z Komisją Finansów, jeżeli ta propozycja będzie z nimi niezgodna.

Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji ze strony pań i panów posłów? Nie ma sprzeciwu. Przyjęliśmy propozycję rządową, popartą jeszcze czy poprawioną poprawką, która została przedstawiona przez pana posła Mężydłę.

Zaopiniowaliśmy pozytywnie część budżetową 71 i przechodzimy do części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej. Proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma pytań, nie ma sprzeciwu. Czy mam tak rozumieć? Nie ma sprzeciwu; jest pozytywna opinia dla części budżetowej 76.

Część budżetowa 83 – Rezerwy celowe. Proszę bardzo. Również nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu… Proszę?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W części Rezerwy celowe przewidziana jest rezerwa w kwocie 110.000 tys. zł – infrastruktura drogowa i portowa. Proszę to przybliżyć…Kto z przedstawicieli rządu może przybliżyć szczegóły dotyczące tej rezerwy w wysokości 110.000 tys. zł. Rezerwa wydaje się wręcz imponująca wobec możliwości budżetowych innych resortów. Kiedy ta rezerwa zostanie uwolniona, na jakie zadania, kto decyduje o jej uwolnieniu? Czy to jest decyzja tylko i wyłącznie kierownika resortu, czy też decyzja leżąca w kompetencji innych organów? Bardzo proszę o informację.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Panie ministrze. Kto?

Naczelnik Wydziału Inwestycji w Ministerstwie Finansów Barbara Staniszewska:

Staniszewska Barbara, wydział inwestycji, Ministerstwo Finansów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bliżej mikrofon, tak żebyśmy panią słyszeli. Dobrze?

Naczelnik wydziału w MF Barbara Staniszewska:

Dobrze. Więc ta rezerwa w kwocie 110.742 tys. zł stanowi ekwiwalent złotowy środków finansowych przyznanych Polsce na mocy umów kredytowych zawartych z między-

narodowymi instytucjami finansowymi. Chodzi tutaj o Europejski Bank Inwestycyjny i Bank Światowy. Jest to na realizację zadań: projekt utrzymania i rehabilitacji dróg – to są remonty i modernizacja najbardziej zniszczonych odcinków polskiej sieci drogowej. Jest to wsparcie dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na przygotowanie zadań inwestycyjnych pod finansowanie poakcesyjne oraz na budowę drogowej trasy średnicowej. Chodzi o drogę ekspresową pomiędzy aglomeracją katowicką a gliwicką. To jest w ramach umowy zawartej z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym.

Nie wiem czy wystarczy taka odpowiedź?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę, jeżeli możliwe… Panie przewodniczący? Można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę o podanie podziału tych kwot na projekt utrzymania i rehabilitacji dróg i na inwestycje związane z budową drogowej trasy średnicowej. Chciałbym się zorientować jak ta rezerwa jest dzielona. A co do pierwszej części, tego projektu utrzymania i rehabilitacji dróg, proszę o informację, kto jest decydentem tejże rezerwy, kto uwalnia tę rezerwę, w jakich okolicznościach? I na czyj wniosek?

Naczelnik wydziału w MF Barbara Staniszewska:

Podziału tej rezerwy Minister Finansów dokonuje na wniosek Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz – w przypadku drogowej trasy średnicowej – będzie to wojewoda śląski. Natomiast charakter rezerw celowych, znaczy wydatków ujętych w rezerwach celowych jest taki, że to są wydatki, których nie można podzielić na etapie konstruowania projektu ustawy budżetowej. W związku z tym w tej chwili nie mogę podać kwot przyporządkowanych do tych dwóch punktów, do projektu utrzymania i rehabilitacji dróg i do trasy średnicowej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli, przepraszam, przekładając na język taki bardzo kolokwialny, rozumiem, że pan minister infrastruktury dysponuje kwotą, którą może wydać na cele oczywiście dedykowane w tej części, bez konsultacji, bez opiniowania, bez zasięgnięcia opinii jakichkolwiek innych instytucji. Tak? To jest też kwota pozostawiona w dyspozycji Ministra Infrastruktury na konkretne zadania tutaj wymienione, przede wszystkim budowę nowej trasy średnicowej w zależności od kwoty jaka będzie żądana w danym roku, czyli w roku 2012, rozumiem, oraz remonty i modernizacja najbardziej zniszczonych odcinków polskiej sieci drogowej. A tu już otwiera się pełny katalog działań na obszarze całego kraju. Rozumiem, uznaniowo minister może wybrać konkretny odcinek i celować tam te kwoty. Tak? Proszę to wyjaśnić.

Dyrektor Departamentu Budżetu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Ewa Szczepańska:

Jeśli można… Po pierwsze, tak jak pani tutaj powiedziała, to są jakby dwie sprawy. Jedna, to inwestycja; jest to w gestii Generalnej Dyrekcji czyli w gestii ministra, natomiast trasa średnicowa jest w gestii właściwego wojewody, chyba śląskiego. To są pieniądze pod kredyty, które zostały wzięte pod dane inwestycje, czyli konkretnie już jest wiadomo, że to jest na taką inwestycję, taka kwota. Jak kredyt jest wzięty, powiedzmy na parę lat, to my uruchamiany środki w zależności od harmonogramu czy postępu całej inwestycji. Nie są to tylko środki ministra, także są to środki wojewody, chyba śląskiego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli rozumiem, że gdyby w pierwszym tire miast słów „najbardziej zniszczonych" enumeratywnie byłyby wymienione konkretne inwestycje „celowane", nie byłoby dzisiaj tego pytania. Tak? Bo mielibyśmy jasność, gdyż mogę interpretować czytając wyjaśnienia w sposób jednoznaczny. Jest szerokie spectrum potrzeb modernizacyjnych na drogach krajowych i część tej rezerwy jest dysponowana przez pana ministra według uznania.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Ewa Szczepańska:

Nie, jest po prostu projekt, bierze się kredyt na konkretny projekt, który taką ma nazwę jak pani tutaj przytoczyła. Natomiast inwestycje są wymienione konkretne, już wylistowane, nie ma możliwości dowolnego wyboru.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo. Nie wyczerpiemy tej dyskusji. Ta sala jest akurat salą, która należy do Polskiego Stronnictwa Ludowego. O godz. 17 rozpoczyna się tutaj posiedzenie klubu Polskiego Stronnictwa Ludowego. Już koledzy chcą wejść na salę, tak że nie mamy szans. Dlatego proponuję przerwę do godz. 19.

Poseł Anna Paluch (PiS):

O 19 mamy posiedzenie naszego klubu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale niestety, nie mamy sali o godz. 18, a nie jestem w stanie zorganizować sali, aby nasze posiedzenie kontynuować. Dlatego proponuję spotkanie w sali nr 22 o godz. 19.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mamy o tej porze posiedzenie klubu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że jest sprzeciw – przegłosujemy. Proszę bardzo; kto jest za tym, aby kontynuować dzisiejsze posiedzenie o godz. 19 w sali nr 22?

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękują bardzo. Proszę podać wynik.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

9 za, 7 przeciw.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Powodem nie jest to, że jest posiedzenie klubu koalicyjnego czy opozycyjnego. Wyjaśniam; powodem jest to, że nie mamy teraz wolnej sali. Cały czas czyniliśmy starania, żeby posiedzenie kontynuować…Proszę ? Rozstrzygnęliśmy. Szanowni państwo. Spotykamy się o 19 w sali nr 22.

Głos z sali:

Dziękujemy panu przewodniczącemu.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję wszystkim za przybycie na dalszą część dzisiejszego posiedzenia. Zatrzymaliśmy się na części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 29, 41, 52, 55, 63 i 70. Było kilka pytań. Poprosiłbym osoby pytające, czy ewentualnie mają jeszcze uwagi do tych odpowiedzi. Panie przewodniczący? Pan miał pytanie do rezerw celowych. Już wszystko w porządku. Nie ma uwag? Więc nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia pozytywnej opinii dla części 83? Nie ma sprzeciwu, jest pozytywna opinia dla tej części budżetowej.

Przechodzimy do części 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 600 – Transport i łączność.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

A budżet PAŻP?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze nie mieliśmy, proszę być cierpliwym; dojdziemy do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Proszę bardzo. Czy są pytania dotyczące części 85? Nie ma pytań, nie ma uwag. Nie ma sprzeciwu, rozumiem. Dziękuję bardzo. Jest pozytywna opinia dotycząca tej części budżetowej.

Przychody i wydatki państwowych funduszy celowych z załącznika nr 6 – plan finansowy Centralnego Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Zaczynamy zawsze od Głównego Geodety Kraju i kończymy. Macie państwo pecha, bo musicie cały czas być z nami. Czy są jakieś uwagi i pytania? Nie ma sprzeciwu. Rozumiem, że jest pozytywna opinia dotycząca przychodów i wydatków państwowych funduszy celowych z załącznika nr 6.

Plany finansowe instytucji gospodarki budżetowej z załącznika nr 13 – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Również nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu. Rozumiem, że jest pozytywna opinia dla planu finansowego Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.

Chyba już teraz możemy państwa zwolnić, dziękuję bardzo.

Plany finansowe państwowych osób prawnych z załącznika nr 14. Teraz jest to, o co pytał pan przewodniczący Adamczyk czyli Transportowy Dozór Techniczny i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Proszę bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów ma pytania dotyczące planów finansowych tych instytucji? Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, mam pytanie. Czy istnieją rozbieżności pomiędzy zapisami budżetu, a planem finansowym przedstawionym przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, z czego one wynikają i jakiej są wielkości? Jakie konieczne są w tym zakresie korekty, bo przecież uważam, że jest rzeczą absolutnie niemożliwą, aby w projekcie budżetu państwa figurowały inne zapisy aniżeli w materiałach dostarczonych Komisji przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Prosiłbym także o wyjaśnienie kwestii nakładów osobowych i planowanych kosztów osobowych w 2012 roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Czy są jeszcze jakieś inne zgłoszenia? Nie ma. Pan prezes Krzysztof Banaszek. Proszę bardzo.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo. Tak, są rozbieżności. Staraliśmy się w przedstawionym materiale opisać dość dokładnie proces tworzenia planów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Podkreślę tylko kilka najważniejszych elementów.

Budżet PAŻP tworzony jest od tego roku, czyli na 2012 i kolejne lata, przede wszystkim na podstawie wymagań SES, czyli Jednolitego Europejskiego Nieba, dla których Komisja Europejska dodatkowo uzyskała mandat, w wyniku którego to Komisja Europejska opiniuje ostatecznie tego typu plany finansowe. Stąd proces tworzenia tak zwanego Krajowego Planu Skuteczności Działania na lata 2012-2014, który się przekłada na plan finansowy PAŻP, *de facto* jeszcze się nie skończył, aczkolwiek w listopadzie dostaliśmy jako Polska wstępną, pozytywną opinię w zakresie strony finansowej. Dostaliśmy również wskazanie na konieczność dalszych działań dotyczących zmniejszenia opóźnień w 2014 r., bo plan skuteczności jest na kolejne trzy lata. I to jest pierwszy powód tego, że są różnice w liczbach, które zostały załączone do budżetu państwa i bazują *de facto* na wieloletnim budżecie z ubiegłego roku, który jest znacznie modyfikowany.

I drugi element; corocznie odbywają się, przynajmniej dwa razy do roku, konsultacje z przewoźnikami. Tak naprawdębudżet Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej powstaje w pełnym uzgodnieniu z tymi, którzy korzystają z naszych usług. To linie lotnicze akceptują wielkość ruchu lotniczego, który planujemy obsłużyć nad Polską. W przypadku Polski są to *de facto* wzrosty ruchu lotniczego, poza rokiem 2009, kiedy był kilkuprocentowy spadek. Również linie lotnicze akceptują wzrosty kosztów związanych z obsługą ruchu lotniczego. W szczególności są to koszty pracy, o które pan przewodniczący pytał, czyli głównie koszty pracy kontrolerów, których musimy szkolić coraz więcej, ponieważ – z jednej strony – ruchu lotniczego nad Polską jest więcej, więc musimy mieć więcej kontrolerów, żeby można było ten rosnący ruch lotniczy obsłużyć. A drugim powodem są nowe lotniska, które – jak państwo wiecie – powstają w Polsce. W przyszłym roku będzie oddawane lotnisko Modlin, dla którego, wszystko na to wskazuje, Polska Agencka Żeglugi Powietrznej będzie zapewniała służbę kontroli ruchu lotniczego, oraz lotnisko Lublin, dla którego również PAŻP będzie zapewniała służbę kontroli ruchu lotniczego.

Przypomnę – kontrolerzy dla Lublina są szkoleni już w tej chwili w ośrodku szkolenia w Szkole Oficerskiej w Dęblinie, która ma cywilny certyfikat. Już od dwóch lat szkoli również cywilnych kontrolerów ruchu lotniczego. Tylko że jak oni będą wyszkoleni i będą mieli licencje, to ktoś będzie musiał ich zatrudnić, stworzyć organ, stworzyć wieżę kontroli ruchu lotniczego jako organ, dzięki któremu operacje lotnicze na nowopowstającym lotnisku będą mogły być wykorzystane.

To są główne powody. W tej chwili dokument, który przesłałem do Komisji, jest najbardziej aktualnym planem, jaki mamy. On może ulegać bardzo niewielkim modyfikacjom, ale do tej pory traktowaliśmy co roku załącznik do budżetu PAŻP jako załącznik informacyjny do rozmowy, która jest co roku na forum Komisji. *De facto* budżet państwa nie ponosi żadnych kosztów z tytułu funkcjonowania PAŻP. Agencja sama się finansuje, może uzyskiwać niewielki zysk, porównywalny czy wynikający z kosztów kapitału. I PAŻP co roku, co ciekawe, odprowadza dwadzieścia kilka milionów podatków z racji prowadzonej działalności.

Jedyne środki jakie PAŻP otrzymuje z budżetu, one się nazywają dotacją, bo takie jest nazewnictwo, ale tak naprawdę są to środki, które są w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu na opłacenie lotów, które są zwolnione przez polskie prawo z opłat, czyli jeżeli nad Polską lecą samoloty rządowe innych krajów albo samoloty wojskowe, albo latają małe samoloty lotnictwa ogólnego, to te samoloty, tak my mówimy, zwolnione są z opłat. Tak naprawdę, żeby koszty lotów tych samolotów nie były pokrywane przez LOT, Raynaira czy Lufthansę, to za te loty płaci minister transportu. I to jest ta kwota. Ona się różni w zależności od roku. Na przyszły rok to jest osiem do dziewięciu milionów. To też jest zawsze przedmiotem dyskusji, ponieważ my szacujemy liczby lotów.

W przyszłym roku mamy w Polsce EURO i dziś tak naprawdę nie wiemy ilu VIP-ów przyleci na rozgrywki piłkarskie. Spodziewamy się, że będzie duży ruch turystyczny, duży ruch kibiców, ale o tym ilu VIP-ów z oficjalnym potwierdzeniem statusu Head albo Stay, bo to są tego typu samoloty, będzie przylatywało do Polski nie wiemy, a oczywiste jest, że wszystkie te samoloty będą musiały być zwolnione z opłat. Te koszty, na ile tylko dokładnie mogliśmy oszacować, to oszacowaliśmy.

Pozwoliłem sobie złożyć na ręce pana przewodniczącego propozycję mając nadzieję, że Komisja ją przyjmie znów jako dokument informacyjny, ponieważ tak naprawdę budżet PAŻP jest w budżecie państwa w załączniku nr 14, jako dokument informacyjny, bo to nie budżet państwa finansuje funkcjonowanie Agencji. PAŻP jest samofinansującą się Agencją. Mało tego, w ustawie o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest zapis, że budżet państwa nie bierze odpowiedzialności za finanse PAŻP, czyli PAŻP musi zarobić na swoje funkcjonowanie również na trudne lata, jeśli takowe dla lotnictwa przyjdą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu prezesowi. Proszę bardzo.

Główny specjalista w Ministerstwie Finansów Michał Pakuła:

Michał Pakuła, Ministerstwo Finansów. Chciałem tylko przypomnieć, że rozbieżności wynikają tak naprawdę z decyzji rządu, ponieważ rząd zdecydował o zamrożeniu wynagrodzeń w państwowych osobach prawnych. Dlatego Ministerstwo Finansów było jakby zmuszone do tego, żeby skorygować ten plan do kwot z 2011 roku. Nawet nie odnosząc się jakby do argumentów merytorycznych PAŻP, byliśmy zobowiązani do pewnych, niewielkich zmian tego planu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W takiej sytuacji należałoby zadać pytanie, czy zgadzamy się na to, aby funkcjonowały dwa dokumenty w obiegu, czyli w projekcie budżetu państwa plan finansowy PAŻP, który nie pokrywa się z rzeczywistością. Ufam, że plan przedłożony przez PAŻP jest planem realnym, natomiast plan przedłożony przez Ministra Finansów jest planem

szacunkowym. Rzecz nie tylko, panie ministrze, leży w kwotach dotyczących kosztów osobowych, ale jak patrzę tutaj i porównuję, to także inne wydatki się różnią. Praktycznie nie ma pozycji stałej i tożsamej. W związku z tym należy się zastanowić, czy dopuszczamy do takiej sytuacji oto, jak na wstępie, czy też wprowadzamy korekty, ale myślę, że to już należy pozostawić inicjatywie resortu, przede wszystkim resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministerstwem Finansów. Przecież nie możemy sygnować, zgadzać się na to, aby w obiegu był dokument budowany, podejrzewam, przed pół rokiem, który na tamten czas być może był realny, ale dzisiaj jest grudzień a nie czerwiec 2011 roku i realia się zmieniły, szacunki także. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ze strony pań i panów posłów nie ma zgłoszeń, panie prezesie, proszę.

Prezes PAŻP Krzysztof Banaszek:

Mam wielką nadzieję, że uda nam się wyjaśnić tę kwestię z Ministerstwem Finansów. Wymienię tyko trzy główne powody, które są w interesie zarówno, myślę, Polski, jak i Ministerstwa Finansów. Jeżeli PAŻP nie będzie mogła obsłuży ruchu lotniczego poprzez chociażby wyszkolenie, danie licencji i odpowiednich wynagrodzeń nowym kontrolerom, to – po pierwsze – nie będą działały lotniska w Modlinie i w Lublinie, bo tam tych kontrolerów nie będzie, a – po drugie – Ministerstwo Finansów nie otrzyma tych dwudziestu kilku milionów podatków z PAŻP. Taki będzie efekt pozostawienia załącznika 14 z budżetem PAŻP zgodnym z koncepcją prezentowaną przez pana ministra.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że uwaga pana przewodniczącego jest zasadna, bo powinniśmy zaopiniować określony dokument i swoją wersję przedłożyć Wysokiej Izbie, wcześniej Komisji Finansów Publicznych. Nie powinniśmy jak gdyby tutaj kluczyć, a więc będę zmuszony zapytać pana ministra Jarmuziewicza, jaką ma opinię rząd w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Z tego co wiem, państwo rozpatrujecie dokument rządowy, jakim jest niewątpliwie budżet państwa. W związku z tym odsyłam do zapisów tamże. I to jest jedyny referencyjny tekst.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. Rozumiem, że przyjmujemy ten dokument, który… Jeszcze? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Nie wydaje mi się, żeby w absolutnej jasności rzeczy posłowie głosowali za dokumentem, który jest dokumentem nieaktualnym, w którym dane są nieaktualne, który jest dokumentem nieprawdziwym. Nie możemy opiniować pozytywnie zapisów, które odbiegają dalece od rzeczywistości.

Zwróciłem uwagę wcześniej, analizując projekt budżetu, na różne zapisy, a to w budżecie, a to w informacji, więc zdecydujmy się na coś. Panie ministrze, miałem nadzieję, że pan minister zaproponuje autopoprawkę. Jeżeli pan minister tego nie uczynił, to uważam, że to jest wręcz obowiązkiem Komisji Infrastruktury, aby proponowała zastąpić plan finansowy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej załączony do projektu budżetu państwa w załączniku nr 11, planem dostarczonym Komisji przez Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

Ma pytanie do pana ministra reprezentującego Ministerstwo Finansów. Panie ministrze, jakie jest pana zdanie na ten temat? Co pan sufluje Komisji w takiej sytuacji? Myślę, że poniekąd jesteście autorami tego kłopotu.

Starszy specjalista w MF Michał Pakuła:

Tak, ale zmiany wprowadzone do planu, to nie są nasze zmiany samodzielne, tylko one wynikają z tak zwanej ustawy okołobudżetowej, która wyraźnie stanowi, iż wynagrodzenia w państwowych osobach prawnych pozostają na poziomie roku poprzedniego, to znaczy 2011. Tak, że nie mieliśmy wyboru. Jakby rozumiemy argumenty PAŻP, one są dla nas logiczne, ale nie mogliśmy się zachować inaczej i wnosimy o głosowanie nad tym planem, który stanowi załącznik do budżetu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Trzeba konkludować, bo należy też mieć świadomość …

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A mamy propozycję takiej konkluzji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Powinniśmy też mieć świadomość tego, panie ministrze, kiedy pan sugeruje, przepraszam – sufluje Komisji rozstrzygnięcie oto takie, aby akceptować dokument przygotowany przez resort, przepraszam, przez Ministerstwo Finansów, że oto Komisja Infrastruktury, bacząc na stanowisko Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w pełni świadomie zgadza się na obniżenie, wobec, cytuję, „braku środków na finansowanie innych projektów rozwojowych i wdrożeniowych w zakresie infrastruktury lotniczej nie będzie możliwe obsłużenie rosnącego ruchu lotniczego, co spowoduje wzrost opóźnień w ruchu lotniczym, pogorszenie poziomu bezpieczeństwa, a także brak wykonania przez Polskę celów Unii Europejskiej…”. Pytanie, czy pan minister proponuje nam takie rozwiązanie i pan minister bierze za to odpowiedzialność w imieniu pana ministra Rostowskiego i premiera tego rządu, czy też szukamy rozwiązania i kompromisu? Ja proponuję to drugie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli mogę coś zaproponować przed wypowiedzią pana ministra. Otrzymaliśmy pismo sygnowane przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z 9 grudnia. Króciutko je zacytuję. „W odpowiedzi ww. na pismo w załączeniu przesyłam materiał informacyjny odnoszący się do planu finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na rok 2012 w układzie zgodnym z załącznikiem nr 14 do ustawy budżetowej”. I dalej: „Dodatkowo, uprzejmie informuję, że zgodnie z prowadzonymi pracami nad projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (tzw. ustawa okołobudżetowa). PAŻP podejmie działania zmierzające do korekty zapisów tekstu tej ustawy w sposób, który pozwoli uniknąć problemów z ujmowaniem planów PAŻP w budżecie państwa w roku 2012 oraz latach przyszłych”.

W związku z tym, że mieliśmy uzasadnienie merytoryczne, czy z naszego punktu widzenia, może niekoniecznie z punktu widzenia zapisów, które stworzono w Ministerstwie Finansów, o konieczności uruchomienia dodatkowych lotnisk (mowa tu o Modlinie i Lublinie) o dodatkowych środkach na szkolenia pilotów itd. uważam, że Komisja Infrastruktury powinna przyjąć korzystniejszy plan finansowy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, korzystniejszy dla jej funkcjonowania w roku przyszłym, tym bardziej że z czysto fiskalnego punktu widzenia, korzystniejszy plan powoduje taką sytuację, że 20.000 tys. zł z tego wraca do budżetu państwa, co przy poprzednim planie, który jest zapisany w dokumentach rządowych, nie następuje.

Jeżeli panie i panowie posłowie zaakceptowalibyście tę wersję, to myślę, że w tym momencie musielibyśmy do planu, który jest zapisany w dokumentach rządowych, wprowadzić poprawkę, która w niektórych pozycjach zmienia załącznik. Pod czym członkowie prezydium Komisji by się podpisali jutro na posiedzeniu prezydium, bo oczywiście musiałaby to być formalna poprawka zgłoszona do Komisji Finansów Publicznych? I wtedy nie mamy kłopotu. Po raz pierwszy Komisja będzie tak mocno stała za panem prezesem. Wtedy wypełnimy to, co pan napisał, że pan informuje, że PAŻP podejmie działania zmierzające do korekty zapisów tekstu tej ustawy. Więc pan podjął te działania i Komisja je zweryfikowała.

Jeżeli to zaakceptujecie, to byśmy tak zrobili? Zgoda? Czy Wysoka Komisja się zgadza? Bardzo dziękuję. Rozumiem, że nie ma uwag do tej propozycji, więc będzie poprawka, która będzie zawierała nowe wartości, o których mówił pan prezes i napisał pan prezes w dokumencie złożonym do Komisji.

Czy są uwagi dotyczące innej osoby prawnej, czyli Transportowego Dozoru Technicznego? Nie ma uwag. Pan dyrektor jest z nami cały czas, a nie ma uwag. Proszę.

Dyrektor transportowego dozoru technicznego Jan Urbanowicz:

Podobna sytuacja jest również w Transportowym Dozorze Technicznym. Już drugi rok mamy wstrzymane wydatki na wynagrodzenia, natomiast firma nasza się rozwija. Mógłbym to przyrównać do takiego podmiotu, jak zakład pracy, który w pewnym momencie zaczyna produkować, ma rynek zbytu, ale mu się ogranicza rozwijanie zakładu pracy i tworzenie nowych stanowisk pracy. Transportowy Dozór Techniczny z budżetu w ogóle nie dostaje żadnych dotacji i musi sam na siebie zarobić, natomiast 30% zysku oddaje do budżetu państwa. W tej chwili mamy duże zapotrzebowanie jeśli chodzi o pracowników, ponieważ zajmujemy się terminalem LNG. Od przyszłego roku dwóch pracowników będzie na tym terminalu codziennie wykonywało czynności inspektora dozoru technicznego. Na terminal zostali skierowani sami najlepsi fachowcy z całego kraju; jest to dla nas priorytet, natomiast jednak trzeba w kraju zapewnić, żeby te stanowiska, które zostały przekazane, przeszły na ten terminal i żeby fachowcy też mogli wykonywać swoje czynności.

W tej chwili ograniczyliśmy naszą dobrowolną działalność, to znaczy certyfikację i działalność jednostki notyfikowanej. Z tego tytułu są również zyski dla firmy, jak również 30% dla państwa. To jest taka opinia. Minister Infrastruktury jeszcze wcześniej zatwierdził 5-procentowy wzrost wynagrodzenia dla Transportowego Dozoru Technicznego, natomiast w załączniku 14 Minister Finansów obniżył to do poziomu z 2010 r.

Chciałbym jeszcze dodać również to, że w tej chwili firmy konkurencyjne, nie będę ich wymieniał, interesują się zatrudnieniem pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Tylko tyle mogę powiedzieć o naszej sytuacji, natomiast zostawiam do dyspozycji Wysokiej Komisji podjęcie decyzji w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mogę tylko tyle powiedzieć, że możemy wyrazić taką opinię, jeżeli oczywiście będzie akceptacja przy przyjmowaniu naszych części budżetowych do Komisji Finansów Publicznych. W przypadku Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej mamy pewien projekt i do tego się odnieśliśmy. Tutaj mamy pewną trudność. Będę proponował, żeby z Komisją Finansów Publicznych wypracować pewną korektę tego planu. Jeżeli to też akceptujecie, to w opinii tak to zawrzemy. Może tak być? Może. Nie może być? Proszę.

Poseł Tomasz Tomczykiewicz (PO):

Uważam, że rząd podjął decyzję o zamrożeniu płac, w związku z tym nie widzę możliwości, żebyśmy poszczególne administracje, urzędy zwalniali z tego obowiązku, bo za chwilę każda służba przyjdzie na poszczególne komisje i po prostu z założeń budżetowych będą nici.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Główny specjalista w Ministerstwie Finansów Barbara Mączka:

Ministerstwo Finansów, Barbara Mączka. Chciałam jeszcze uzupełnić, że nawet wprowadzenie zmian do planu finansowego, nie zwalnia ani Transportowego Dozoru Technicznego, ani Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z przestrzegania ustawy czyli ustawy o wykonywaniu ustawy budżetowej, tak zwanej ustawy okołobudżetowej. To jest ustawa, natomiast ustawa budżetowa na 2012 rok nie może wprowadzać zmian do innych ustaw, czyli do ustawy okołobudżetowej, a zatem przepisy o zamrożeniu wynagrodzeń osobowych i bezosobowych obowiązują obydwie państwowe osoby prawne, jaką jest i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i Transportowy Dozór Techniczny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tylko my nie mówimy tutaj o wzroście wynagrodzeń, ja przynajmniej tak to rozumiem, tylko mówimy o koniecznych działaniach, które w przypadku PAŻP są podejmowane po to, żeby nie powodować, nawet patrząc na EURO 2012, pewnych niepotrzebnych turbulencji, używając języka lotniczego, bo chodzi o PAŻP. Jeżeli ma nie być uruchomione lotnisko w Modlinie dlatego, że nie będzie kilku etatów, więc o to tu mi chodzi. I w tym sensie rozumiem tę kwestię, tym bardziej że to nie są żadne pieniądze z budżetu. To są pieniądze wypracowane przez PAŻP.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czy można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Rozumiem, że jest zamrożony pewien pułap wynagrodzeń, ale jeżeli się pojawiają dodatkowe czynność i dodatkowe działania… Nam nie chodzi o podwyżkę wynagrodzeń, tylko chodzi o dodatkowe etaty, które w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej muszą być ze względu na powołanie dwóch nowych lotnisk. W grę wchodzi kwestia utrzymania poziomu wynagrodzeń kontrolerów ruchu lotniczego czy pracowników administracyjnych PAŻP. To jest inna sprawa i to jest zgodne z tym, co powiedziała pani z Ministerstwa Finansów. Powołanie ludzi do obsługi ruchu lotniczego zarówno w Lublinie w związku z powołaniem lotniska, czy w Modlinie, jest związane z dodatkowymi etatami. Muszą być na to środki po prostu, bo inaczej to wyjdziemy na zewnątrz nawet jako kraj… To tylko o to chodzi, bo wiemy, że zamrożenie funduszu wynagrodzeń w Agencji sprawi, że nie będzie ona w stanie nic zrobić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Główny specjalista w MF Barbara Mączka:

Jednak chciałam tylko powiedzieć jakby precyzyjnie, że ustawa okołobudżetowa mówi o zamrożeniu funduszu wynagrodzeń na poziomie roku 2011, natomiast nie mówi o zakazie podwyższania wynagrodzeń konkretnym pracownikom. Dlatego jesteśmy jakby sztywno związani przepisami ustawy. Tylko tyle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem, że doszliśmy do *consensusu*. Resort finansów ma świadomość, że za tymi kolumnami liczb, kwot, stoją nie tylko ludzie, ale w tym przypadku bezpieczeństwo lotów, w tym przypadku wysoka jakość obsługi lotów nad terytorium Polski, tak? Mam nadzieję, że państwo to rozumiecie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, czy są jeszcze jakieś inne zgłoszenia? Rozumiem, że w przypadku planów finansowych państwowych osób prawnych z załącznika nr 14, jeśli nie będzie sprzeciwu ze strony państwa, jest pozytywna opinia dla budżetu przedłożonego przez Transportowy Dozór Techniczny. Jest propozycja przyjęcia budżetu Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej w wersji przedstawionej Komisji Infrastruktury w piśmie z dnia 9 grudnia br., co będzie oznaczało automatycznie pewną poprawkę tego budżetu. Jeśli nie ma sprzeciwu, to rozumiem, że jest akceptacja Komisji, za co dziękuję.

Przechodzimy do następnego punktu. Opinia dotycząca dochodów budżetu środków europejskich z zał. nr 3, wydatków budżetu środków europejskich z zał. nr 4, planu dochodów i wydatków budżetu środków europejskich oraz budżetu państwa w latach 2012-2014 w zakresie Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1 i 2) z zał. nr 15, wykazu programów wraz z limitami wydatków i zobowiązań w kolejnych latach obowiązywania Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1, 2 i 3) z zał. nr 16, wykazu programów finansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegających zwrotowi

środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) wraz z limitami wydatków budżetu państwa przeznaczonych na finansowanie tych programów z zał. nr 17, środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności z zał. nr 18 oraz prefinansowania zadań przewidzianych do finansowania ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej z zał. nr 19, w przedmiotowym zakresie działania Komisji.

Proszę bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłowe chciałby w tej sprawie zabrać głos? Rozumiem, że nie ma zgłoszeń i nie ma uwag do tego zakresu działania Komisji. I jest pozytywna opinia w przedstawionych przez mnie obszarach.

Przechodzimy do pkt 14 – opinia z zakresu zadań administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z zał. nr 7, zakresu i kwot dotacji przedmiotowych i podmiotowych z zał. nr 9 oraz programów wieloletnich w układzie zadaniowym z zał. nr 11, w przedmiotowym zakresie działania Komisji. Proszę bardzo. Czy są pytania ze strony państwa, uwagi, stwierdzenia? Nie ma pytań, nie ma stwierdzeń. Rozumiem, że jest w tej części również pozytywna opinia.

Przedstawię państwu całą opinię.

„Opinia nr 1 Komisji Infrastruktury uchwalona na posiedzeniu w dniu 20 grudnia br. dla Komisji Finansów Publicznych o rządowym projekcie ustawy budżetowej na rok 2012, druk nr 44.

Komisja Infrastruktury w dniu 20 grudnia br. rozpatrzyła rządowy projekt ustawy budżetowej na 2012 rok, druk nr 44, zgodnie z zakresem ustalonym w postanowieniu nr 36 Marszałka Sejmu z dnia 14 grudnia br. W wyniku analizy przedłożonych dokumentów i przeprowadzonej dyskusji, poszerzonej o wyjaśnienia przedstawicieli urzędów, Komisja pozytywnie opiniuje rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2012 w omawianych częściach i jednocześnie przedstawia następujące wnioski:

Pierwszy, dotyczący zwiększenia budżetu Urzędu Transportu Kolejowego o kwotę 10.000 tys. zł, drugi, dotyczący korekty planu finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.”

Czy do tej części przeze mnie przedstawionej są jakieś uwagi? Jest jeszcze jedna kwestia. Trzeba ustalić posła sprawozdawcę dla Komisji Finansów Publicznych. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ponieważ owoce naszej pracy czyli opinii wypracowanych przez Wysoką Komisję do poszczególnych części budżetowych, korespondujących z zakresem działania Komisji, muszą być przedłożone Komisji Finansów Publicznych, zatem proponuję aby tę misję wykonał przewodniczący Komisji poseł Zbigniew Rynasiewicz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne propozycje? Ja oczywiście wyrażam zgodę. Innych propozycji nie ma. Wiem, że jest inna propozycja opinii ze strony naszych kolegów po mojej prawicy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Odmienna.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Odmienna. Rozumiem, że wyrazimy ją w głosowaniu; dobrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dotyczących propozycji PAŻP i Krajowego Funduszu Kolejowego. Z wyłączeniem Krajowego Funduszu Kolejowego.

Głos z sali:

Drogowego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, Krajowego Funduszu Drogowego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Teraz głosujemy opinię, bo tamtą kwestię głosowaliśmy akurat przy części budżetowej dotyczącej transportu. Czy mam powtórzyć treść opinii? Jest dla wszystkich jasna.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Całościowa opinia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Kto jest za przyjęciem projektu opinii przedstawionej przeze mnie, proszę bardzo.

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał?

Przy 15 głosach za, 6 przeciw i braku głosów wstrzymujących, Komisja Infrastruktury przyjęła opinię dotyczącą rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2012. I na tym podziękowalibyśmy panu ministrowi, stronie rządowej i wszystkim naszym gościom i oczywiście paniom i panom posłom. Dziękuję bardzo. Do widzenia.